Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 23 / 19. MAI 2021

MotoGP: Ducati-Sieg in Le Mans

Miller ärgert die Franzosen

ADAC TCR Germany

Engstler jubelt gleich zweimal

IndyCar: Indianapolis GP

VeeKay verhindert Grosjean-Coup

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 23



ADAC GT Masters: Oschersleben

Erste Saisonsiege für Mercedes & Porsche



F1-Interview: Mattia Binotto

Wie schaffte es Ferrari zurück in die Spur?



IMSA: Mid-Ohio

Acura triumphiert nach Spritspar-Krimi

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



ADAC

NASCAR

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Seit den kuriosen Formel-E-Rennen in Valencia diskutieren unsere Leser über Elektro-Rennsport. Und es scheint dabei keine zwei Meinungen zu geben

Das Thema Elektro-Rennsport hat die Leser und Leserinnen von Motorsport aktuell gehörig in Trab versetzt, wie die Kommentare in den letzten Ausgaben zeigten. Ganz generell und objektiv muss man festhalten, dass sich die Mehrheit der traditionellen Motorsportfans für E-Rennserien offenbar gar nicht interessiert. Leser Jörg Hammerschmidt bringt die Sache auf den Punkt: „Elektroserien kombinieren neuzeitliche Medientrends und Antriebskonzepte – deshalb ist das für mich kein Motorsport.“

Es findet sich kaum ein Leser, der sich für E-Racing zu begeistern vermag. In gewisser Weise macht das Sinn: Die Formel E sieht sich als Sport, richtet sich aber nicht an den klassischen Motorsportfan, sondern an ein junges und urbanes Publikum, für das alles Glück der Welt aus der Steckdose kommt. Aus dem Grund tritt man in den Metropolregionen der Welt an, weil E-Mobilität dort im Stadtverkehr Sinn macht. Formel-E-Boss Alejandro Agag gebührt sicher das Verdienst, die Elektrifizierung als Megatrend der Autobranche identifiziert und als Erster ein entsprechendes Motorsportangebot erfunden zu haben. Das hat ihm Hersteller eingebracht – und einen WM-Titel. Das ist die objektive Seite.

Die subjektive Bilanz fällt bei uns Journalisten ebenso wie bei den Lesern weit weniger freundlich aus. Die Formel-E-Autos klingen wie defekte Kaffeemaschinen, und sie sind ziemlich langsam, was man aber nur sehen könnte, wenn sie auf permanenten Rennstrecken führen. Die Rennen sind Langweiler, weil es auf Straßenkursen traditionell kaum Überholmanöver gibt. Künstliche Elemente wie der abstruse Fanboost vergraulen echte Racer. Die Events haben keine Atmosphäre, weil nur selten Fans vor Ort sind. In Teilbereichen betreibt die Formel E sogar Antiwerbung für die E-Mobilität: Jahrelang tauschte man zur Rennmitte die Fahrzeuge, weil die Batterien keine Renndistanz schafften. In Valencia strandete das halbe Feld in der letzten Runde ohne Strom. Die Nachricht? Batterien können keine Reichweite. Bei so vielen Haken und Ösen verblüfft es, dass die Serie noch da ist. Weil es aber eine WM ist, ein paar Hersteller mitfahren und das Fahrerfeld mit Statur glänzen kann, berichtet Motorsport aktuell über die Formel E: zwei Seiten pro Rennen, das reicht.

Mit der Formel E endet bei uns aber auch die Debatte um elektrischen Motorsport: Die Extreme-E-Serie ist eine Beleidigung für Technik-Fans. Dort schlurfen 1800-Kilo-SUV mit einer Reichweite von 18 Kilometern durch die Wüste, und man gibt auch noch vor, die Welt zu retten. Wenn es eine Trennlinie zwischen Sinn und Unsinn gibt, dann liegt sie hier. Das wäre unsere Meinung. Und Ihre? Schließlich machen wir Motorsport aktuell für Sie, die Leser. Schreiben Sie uns an die Leserbrief-Adresse (S.46) oder an: mschurig@motorpresse.de. Wir freuen uns auf Ihre Meinung!

Marcus Schurig
Redakteur

MSa-Paddock



COMEBACK IM FAHRERLAGER
Nach einem Jahr Pause durfte MSa-Mitarbeiterin Bianca Leppert wieder direkt im Fahrerlager des ADAC GT Masters recherchieren. Die Frage in Oschersleben: Was war das Geheimnis des Schubert-BMW? Nick Yelloly gab einige Antworten (siehe S. 14).



COMEBACK, TEIL ZWEI
Auch Redakteur Michael Bräutigam kehrte nach dem Corona-bedingten Sabbatjahr ins ADAC-Fahrerlager zurück. Er begleitete den Saisonstart der TCR Germany als neue erste Tourenwagen-Liga Deutschlands.



34 **Moto2-WM in Le Mans: Jubel bei Ajo-KTM und Intact GP**

INTACT / GLAENZEL

WILHELM



WILHELM

Teamchef Mattia Binotto sieht Ferrari auf einem guten Weg. Die Entwicklung des 2022er-Autos läuft auf Hochtouren

Ferrari hat die Wende geschafft. Der Rennstall kämpft um den dritten WM-Platz. Wir haben mit Teamchef Mattia Binotto über die Gründe dafür und über die ersten Erfahrungen mit dem Kostendeckel gesprochen.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari kämpft wieder um Platz 3. Hat Sie das überrascht, oder haben Sie diese Steigerung erwartet?
Es war das, was ich mir erhofft hatte. Ob es mehr oder weniger ist als erwartet, ist müßig zu beantworten. Mir ist wichtig, dass wir uns wieder auf unsere Daten verlassen können. Die Korrelation zur Rennstrecke stimmt wieder. Wir haben unsere Schwachpunkte aus dem Vorjahr gut abgearbeitet: der hohe Luftwiderstand des Autos, die Motorleistung, die aerodynamische Stabilität, den Abtrieb generell. Deshalb bin ich happy. Wir liegen für den Saisonstart im Plan.

In Bahrain betrug der Rückstand auf die Pole-Position sieben, in Imola drei und in Portimão und Barcelona wieder sieben Zehntel. Liegt die Wahrheit in der Mitte?
Max Verstappen hatte in seiner schnellsten Runde in Imola einen Fehler. Bei einer perfekten Runde wäre der Abstand wohl größer gewesen. Dann hängt es noch von der Charakteristik und der Länge der Strecke ab. Ich glaube, eine halbe Sekunde Rückstand auf die Pole-Position ist ein guter Mittelwert.

Das Mittelfeld scheint in zwei Gruppen zerfallen zu sein, mit Ferrari in der ersten. Glauben Sie, dass sich diese beiden Gruppen noch vermischen?
Ich glaube nicht, dass es zwei Gruppen gibt. Die Abstände sind so gering, dass ein anderes Streckenlayout, ein kleiner Fehler, ein Fahrer, der nicht die ideale Runde hinbringt, dich gleich viele Positionen kosten kann. Ich erwarte in dieser Gruppe enge Kämpfe mit allen. Wir konnten in Portimão zum Beispiel im Rennen kein Kapital aus unseren guten Rundenzeiten in der Quali schlagen. Wir hatten Probleme mit den Medium-Reifen. Daraus haben wir die richtigen Lehren

„Kostendeckel größte Aufgabe der letzten Jahre“

gezogen. Der Speed in Barcelona stimmte in der Qualifikation und im Rennen. Auch das Reifenmanagement war besser. Das gibt uns Hoffnung, denn Barcelona ist so etwas wie ein Gradmesser. Im Vergleich zu McLaren scheinen wir etwas mehr Abtrieb zu haben. Unser Auto war besonders stark im dritten Sektor mit den langsamen Kurven.

Wie wichtig ist Ferrari der dritte Platz? Ist es nur eine symbolische Zahl, oder ist Ihnen wichtiger, einen Sprung vorwärts gemacht zu haben?
Der dritte Platz ist nicht unser Hauptziel. Wichtiger ist, dass wir den Beweis antreten, uns in allen Bereichen zu verbessern. Aerodynamik, Chassis, Motor, Balance, Boxenstopps. Wenn ich mir die ersten Rennen anschaue, dann waren wir bei den Boxenstopps bei den Besten. Nur zwei Teams haben alle Boxenstopps zusammengezählt einen Schnitt von unter drei Sekunden. Eines davon sind wir. Die Mentalität, dass jedes Detail zählt, ist wieder da. Wir sind in der Lage, unsere Schwächen zu erkennen und sie abzustellen. Nichts geht von heute auf morgen, aber wir sind auf dem richtigen Weg zurück an die Spitze.

Wo sehen Sie jetzt noch Schwächen?
Uns fehlt noch ein bisschen Motorleistung, obwohl wir da sehr gute Fortschritte gemacht haben. Sowohl in der Qualifikation als auch im Rennen. Das kann uns im Rennen im Zweikampf verwundbar machen. Auch in der Aerodynamik haben wir uns signifikant verbessert, sind aber noch nicht auf dem Niveau der beiden Topteams. Hier waren uns wegen der Homologation zum Teil die Hände gebunden. Die meisten Bereiche waren ja verschlossen.

In welchem Bereich war es am schwierigsten, Fortschritte zu machen?
Beim Motor. Da musst du Leistung finden, ohne dabei die Standfestigkeit zu gefährden. Das sind zwei Aufgaben auf einmal. Die Entwicklungszeit nimmt mehr Zeit in Anspruch als beim Auto. In der Kürze der Zeit haben wir gut reagiert.

Brauchen wir dann überhaupt noch eine künstliche Gleichstellung der Motoren, wenn die Entwicklung ab 2022 eingefroren wird?
Stand heute ist der Unterschied zwischen den einzelnen Motoren nicht groß genug, dass er eine Gleichstellung erfordert. Innerhalb von zwei Zehnteln ist eine gute natürliche Konvergenz. Es würde wenig Sinn machen, Parität einzufordern. Aber unser Ziel ist es natürlich nicht, es nur in ein Zweizehntel-Fenster zu schaffen. Wir wollen die Besten sein. Deshalb wird es noch einmal großer Anstrengungen bedürfen, einen weiteren Schritt für 2022 zu machen. Wir wissen, dass wir noch nicht die Besten sind und dass wir noch Möglichkeiten haben, uns zu verbessern.

> „Stand heute bräuchten wir bei den Motoren keine Gleichstellung mehr. Alles innerhalb von zwei Zehnteln ist eine natürliche Konvergenz.“
>
> Mattia Binotto

Wie schwierig ist es, die Motoren auf den E10-Kraftstoff anzupassen?
Es ist eine große Aufgabe. Weil es zwei Parteien betrifft. Wir müssen als Motorhersteller den Verbrennungsprozess ändern. Der Kraftstofflieferant muss sein Produkt anpassen. Ein neuer Verbrennungsprozess ändert die Belastungen für bestimmte Komponenten innerhalb des Triebwerks, was auf das Design Einfluss hat. Aber auch das Feintuning und die gesamten Parameter rund um die Verbrennung müssen neu bewertet werden. Dazu kommt, dass die Sprithersteller auch nur einen Schuss offen haben. Dann wird die Entwicklung für drei Jahre eingefroren.

Der Moment, an dem die Teams ihre Chassisentwicklung voll auf 2022 konzentrieren, rückt näher. Kann Ferrari das Kapitel 2021 so früh wie seine Konkurrenten schließen, oder dürfen Sie aus Verpflichtung gegenüber den Tifosi die Saison nicht einfach so aufgeben?
Das ist keine Frage der Verpflichtung gegenüber den Tifosi. Wir stehen vor der gleichen Aufgabe wie alle anderen. Wie viel opfern wir bei dem einen Programm zugunsten des anderen? Das 2022er-Auto ist so neu, so anders, dass wir mit jeder Windkanalsitzung riesige Fortschritte machen. Es gibt also sehr viel Entwicklungsspielraum, aber relativ wenig Zeit. Deshalb muss das 2022er-Auto Priorität haben. Der Großteil unseres Teams arbeitet bereits am nächsten Auto. Das heißt aber nicht, dass es keine Entwicklungsschritte mehr am 2021er-Auto gibt. Es existiert aber kein fester Marschplan für die Entwicklung. Wenn uns etwas einfällt, wird es gemacht.

Die ersten vier Monate unter der Budget-Deckelung sind vorbei. In welchem Bereich sehen Sie sich am meisten limitiert?
Der Kostendeckel generell ist die größte Herausforderung der letzten Jahre. Es ist eine völlig neue Disziplin, mit 145 Millionen Dollar auszukommen. Ein kompletter Kulturwechsel. Ein großes Team wie Ferrari mit so vielen Ressourcen muss Prioritäten setzen, überall effizient sein, Dinge aufspüren und benennen, auf die man verzichten kann. Es ist auch ein riesiger Bürokratieaufwand, das alles an die FIA zu rapportieren. Wir entwickeln gerade eine Software, die uns dabei hilft. Auch wir brauchen ein System, dass uns präzise berechnen lässt, was wir wo ausgeben, was sich lohnt und was nicht.

Carlos Sainz ist einer von fünf Fahrern, die das Team gewechselt haben. Warum tun sich selbst erfahrene Piloten heute so schwer damit, in ein anderes Auto umzusteigen?
An erster Stelle muss man sagen, dass die Fahrer nur eineinhalb Testtage Zeit hatten, sich an ein neues Auto und ein neues Team zu gewöhnen. Zweitens sind die Autos sehr schwer zu fahren. Das nehmen wir als Beobachter von außen gar nicht wahr. Die Aufgabe ist ja nicht nur, einfach so im Kreis herumzufahren. Es geht um die letzten ein oder zwei Zehntel. Und die liegen in Dingen, wie du die Aerodynamik, die Antriebseinheit und die Reifen am besten für dich nutzt. Diese Autos sind wahre Ungeheuer. Jedes hat seine Eigenheiten. Da gibt es kleine, aber feine Unterschiede in der Abstimmung des Fahrwerks, der Servolenkung, der Aero-Balance.

Im Sommer soll das Motoren-Reglement für 2025 stehen. Welche Parameter sind für Ferrari wichtig?
Hoffentlich kommen wir im Sommer zu einer Lösung. Da müssen erst einmal die meisten Teams zustimmen. Das Nächste ist, dass die neuen Antriebseinheiten, je nachdem wie sie aussehen werden, auch eine Änderung der Chassis-Regeln verlangen. 2025 werden die 2022er-Regeln erst drei Jahre alt sein. Die Frage ist, ob da jeder bereit für große Änderungen sein wird. Was ist uns als Ferrari wichtig? Die Kosten müssen gesenkt werden. Das Ziel ist, um 50 Prozent. Da streiten wir uns noch um 50 Prozent von was. Es muss weiter ein grünes Element enthalten sein. Das geht nur über einen Ausbau des elektrischen Antriebs und klimaneutralen Kraftstoff. ■



Mattia Binotto

Geburtstag: 3.11.1969
Geburtsort: Lausanne (CH)
Nationalität: Italienisch

Quo vadis, Williams?

Williams wartet seit 31 Rennen auf Punkte. Es wäre eine Überraschung, wenn diese Durststrecke bald endet. Das Team befindet sich im Neuaufbau. Doch ist es Investor Dorilton Capital wirklich ernst?

Von: **Andreas Haupt**

Es ist ein Meilenstein für den drittältesten Rennstall der Formel 1 nach Ferrari und McLaren. Williams fährt in Monte Carlo seinen 750. Grands Prix der Geschichte. Die Historie des Rennstalls aus Grove ist reich an Erfolgen: 114 Siege, 128 Pole-Positions, 7 WM-Titel mit den Fahrern und 9 als Konstrukteur. Doch besonders die letzten Jahre haben Williams arg gebeutelt. Der letzte Sieg liegt neun Jahre zurück. Die letzten WM-Punkte gab es in Hockenheim 2019 – vor 32 Rennen. In den letzten 63 Grands Prix hat Williams überhaupt nur drei Mal gepunktet. Schwere Zeiten für die rund 700-köpfige Belegschaft.



Der FW43B steht noch im Windkanal. Updates sollen das Rennteam motivieren. Gleichzeitig stellt man sicher, dass die Entwicklungswerkzeuge funktionieren.

Mit neuen Eigentümern und neuer Führungsspitze soll es nun Schritt für Schritt aufwärts gehen. Dorilton Capital installierte Jost Capito als neuen Geschäftsführer. Der ehemalige VW-Rennleiter beschreibt, was er für eine Mannschaft bei Amtsantritt im Februar vorgefunden hat: „Man kann nicht sagen, dass das Team am Boden lag. Es hat eine schwierige Zeit hinter sich, weil in den letzten Jahren die finanziellen Mittel nicht vorhanden waren, um zu investieren und entsprechend nach vorne zu kommen. Trotzdem ist das Team nicht zer-


Das Supertalent wartet: In seinen bisherigen 42 Rennen für Williams konnte George Russell noch keinen WM-Punkt erzielen

XPB


Seit Februar der Chef: Jost Capito soll Williams neu organisieren

WILLIAMS


Zweikampf am Tabellenende: Williams hat das bessere Auto als Haas

WILHELM


2022 noch im Williams? Team-Kenner rechnen mit Russells Abgang

FI/FIA

fallen. Es sind viele gute Leute geblieben. Aber durch die letzten Jahre hat man sich eine gewisse Akzeptanz für schlechte Plätze angewöhnt." Und genau die gilt es zu durchbrechen: über Gespräche, durch das Setzen von kurz-, mittel- und langfristigen Zielen, die auch erreichbar sind. Die messbar sind. Heldentaten sind 2021 nicht zu erwarten, weil das Auto mit den alten Schwächen leben muss. Rund 70 Prozent der Teile mussten aus dem Vorjahr übernommen werden. Trotzdem gibt es Lichtblicke, wie den elften Startplatz von George Russell in Portugal, die Selbstvertrauen geben. Capito will intern ein Bewusstsein schaffen, dass es wieder vorangeht. Die größte Motivationsspritze sind die neuen Möglichkeiten. Mit dem Geld der privaten Investmentfirma modernisiert Williams seine Werkzeuge: Windkanal, Simulator und Maschinenpark erhalten umfangreiche Upgrades, 3D-Drucker werden hinzugekauft.

Was passiert mit Russell?

Im Geld schwimmt Williams nicht. Das Team schöpft den Budget-Deckel in Höhe von 147,4 Millionen US-Dollar nicht aus. „Wir sind schon ein Stück weit weg." Doch mit mehr könnte das Team auch wenig anfangen. „Wir sind nicht in der Position, dass wir mit mehr Geld mehr tun könnten. Was wir machen wollten, ist mehr, als wir momentan machen können", führt Capito aus. Soll heißen: Prozesse müssen sich einspielen, die Mitarbeiter auch erst lernen, mit den neuen Möglichkeiten umzugehen. „Über die Zeit wird es keine Alternative geben. Wenn man vorne mitfahren will, muss man an die Obergrenze heran. Aber es geht nicht nur um das Geld. Man muss es auch richtig einsetzen. Die Formel 1 wird ein Effizienz-Rennen: Wer hat am meisten für Entwicklung vom Budget-Cap übrig?"

Sponsoren sind nach wie vor eher Mangelware. Andere Einnahmequellen zapft der Rennstall weiter an. Formel-2-Fahrer Roy Nissany kaufte sich einen von drei Testtagen vor der Saison. In Barcelona bestritt der Israeli zudem das erste Training. Das ruft die Kritiker auf den Plan: Warum lässt Williams sein Stammpersonal bei der ohnehin begrenzten Fahrzeit nicht ran? Capito erklärt: „Dorilton akzeptiert bestehende Verträge. Das ist der eine Punkt. Der andere ist, dass wir jungen Fahrern auch mal die Chance geben, zu fahren. Das ist bei Roy der Fall."

Den Fokus hat Williams bereits auf 2022 verlagert. Doch nicht zu 100 Prozent. Der aktuelle FW43B steht noch im Windkanal. Das überrascht, weil Williams Alfa Romeo wahrscheinlich auch mit weiteren Upgrades nicht einholen wird. Und die Schweizer Mannschaft ist nur die Nummer 8 im Feld – selbst mit geringen Aussichten auf Punkte. „Das Team muss in einen Rhythmus kommen, um Verbesserungen zu machen. Ich kann dem Rennteam nicht sagen: Ihr nehmt das, was ihr am Wochenende kriegt, die Einstellungen und das war es. Sie müssen ja auch an die Arbeitsweise gewöhnt werden. Es ist demotivierend, zu sagen, ihr bekommt gar nichts Neues mehr, ihr könnt keine Ideen mehr einbringen. Das wäre falsch. Man muss das Rennteam auch am Leben erhalten und es nicht abschalten", begründet der Geschäftsführer.

Eine Frage bleibt: Wer wird der Anführer im Cockpit? Williams hat in Russell zwar eines der größten Talente unter Vertrag, doch das Team gibt sich keinen Illusionen hin. Russell ist ein Mercedes-Junior. Und wenn Toto Wolff seinen Schützling 2022 hochzieht, braucht Williams einen neuen Fahrer. Capito wiegelt öffentlich ab. „Man sollte die Silly Season nicht früher anfangen lassen, als man es muss. Im Moment wäre es falsch, sich auf Alternativen zu konzentrieren oder zu fragen, was ein Fahrer im nächsten Jahr macht." Trotzdem: Williams wird den Markt sondieren. Trotz aller Bekundungen wahrscheinlich schon jetzt – jedoch hinter verschlossenen Werkstoren. ■

Formel 1

Spielberg-GP doppelt

Der Grand Prix der Türkei ist wie erwartet aus dem Kalender geflogen. Damit sich die Zahl der Rennen nicht reduziert, fährt die Königsklasse nun zwei Mal in der Steiermark.

Von: **Tobias Grüner**

Corona hat die Formel 1 weiter fest im Griff. Nur drei Wochen, nachdem das Rennen in Kanada abgesagt und durch den Türkei-GP ersetzt wurde, fällt nun auch das Istanbul-Event ins Wasser. Die britische Regierung hatte die Türkei wegen steigender Fallzahlen auf die rote Liste gesetzt. Um die verschärften Quarantäne-Regeln auszumanövrieren, sah der ursprüngliche Notfallplan vor, die Rennen in Baku und Istanbul zu tauschen. Doch Aserbaidschan wollte das Rennen wegen der Fußball-EM nicht verschieben.

So musste Plan B her. Dieser sieht vor, als Ersatz zwei Rennen in Spielberg zu absolvieren. Hätte man aber den zusätzlichen Grand Prix in die einzige freie Lücke am 11. Juli geschoben, wäre es zu vier Rennen in Folge gekommen. Also wurde nun kurzfristig entschieden, das Rennen in Le Castellet auf den 20. Juni vorzuziehen. Dadurch kann der „GP Steiermark" auf den 27. Juni rücken. Der GP Österreich komplettiert den Triple-Header am 4. Juli. Zum Klassiker in Silverstone bleibt anschließend immerhin ein Wochenende Pause. ■


RED BULL

Frankreich rückt nach vorne. Dann wird zwei Mal in Spielberg gefahren

Formel 1

McLaren im Gulf-Look

Es ist eine einmalige Aktion: McLaren wechselt für den Grand Prix in Monaco die Farben. Der MCL35M geht im Gulf-Retro-Design an den Start.

Von: **Andreas Haupt**

Im letzten Jahr fiel das Glitzer-Rennen im Kalender der Formel 1 mitten in der ersten Welle der Coronakrise aus. Umso größer ist die Vorfreude, dass es 2021 klappt. McLaren heizt die Stimmung weiter an. Für das fünfte Rennwochenende der Saison lackiert der Traditionsrennstall seine beiden Autos im legendären Gulf-Design.

Der Retro-Look zieht sich über das ganze Auto. Der seitliche Vorderbau, die Holme des Halo-Titanbügels zum Cockpitrand und die Motorabdeckung färbt McLaren hellblau. Über die Nase zieht sich ein oranger Streifen, der über den zentralen Steg des Cockpitschutzes, über die Airbox bis hin zum Heckflügel reicht. Außerdem sind die oberen drei Flaps des Frontflügels sowie die Endplatten in Orange gehalten. Die einmalige Lackierung segneten die Formel 1 und FIA ab.

Nicht nur der MCL35M wird sich am Monaco-Rennwochenende verwandeln. Lando Norris und Daniel Ricciardo tragen angepasste Rennanzüge in den Gulf-Farben. Außerdem legt McLaren für die Teamführung, Mechaniker und das restliche Personal einmalige Kits in dem Kult-Design auf. Die Fahrer werden außerdem ihre Helme speziell lackieren lassen. Diese sollen dann für den guten Zweck von McLarens Charity-Partner „Mind" verlost werden. Auch die Merchandise-Trommel rührt sich: Fans können zeitlich begrenzte Artikel erwerben.

Die Verwandlung von Auto und Team-Kleidung wird ermöglicht von der wiederbelebten Partnerschaft zwischen McLaren und der Gulf Oil International. ■



MCLAREN

One-Off-Lackierung: Der McLaren MCL35M im legendären Gulf-Design

NACHRICHTEN

GROSJEAN-TEST BLEIBT
Durch die Verschiebung des Frankreich-GP auf den 20. Juni muss Romain Grosjean auf seine geplanten Show-Runden im Mercedes verzichten. Der IndyCar-Pilot geht beim parallel stattfindenden Rennen in Elkhart Lake an den Start. Der für den 29. Juni eingeplante Testtag im Silberpfeil soll aber stattfinden.

NEUE HECKFLÜGEL-TESTS
Mercedes hatte in Barcelona Zweifel an der Legalität des Red-Bull-Heckflügels gesät. Angeblich verbiege sich das Leitwerk am RB16B auf den Geraden zu stark nach hinten, was den Luftwiderstand verringert und den Top-Speed erhöht. Die FIA hat nun neue Belastungstests ab dem GP Frankreich angekündigt.

SPÄTES QUALIFYING
In Silverstone will die Formel 1 erstmals das neue Sprint-Qualifying am Samstag ausprobieren. Die Startaufstellung für das Mini-Rennen wird in einem normalen Quali am Freitag ausgefahren. Damit an dem Werktag möglichst viele Fans dabei sein können, soll das Einzelzeitfahren erst um 18 Uhr Ortszeit (19 Uhr deutscher Zeit) beginnen.

NEUE ARBEITSGRUPPE
F1-Boss Stefano Domenicali will das Streitthema „Track Limits" ein für allemal lösen. Dazu hat der Italiener nun extra eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die nach Lösungen suchen soll, wie man die Piloten wirksam am Verlassen der Strecke hindern kann.

ZUSTAND VERBESSERT
Wegen innerer Blutungen im Verdauungstrakt war Carlos Reutemann vergangene Woche in die Intensivstation seiner argentinischen Heimat Rosario eingeliefert worden. Dem F1-Vizeweltmeister von 1981 geht es nach einem Eingriff der Ärzte aber wieder etwas besser. Der 79-Jährige wurde am Montag auf eine normale Station verlegt.

„Es ist meine beste Chance“

Nach sechs Jahren Pause startet die Schweizerin Simona de Silvestro wieder beim Indy 500. Wie kam es dazu, und welche Rolle hat Roger Penske gespielt?

Von: **Philipp Körner**

Würden Sie sagen, dass Sie nach Hause zurückkehren?
Ein bisschen schon, denn Indianapolis und die IndyCar-Serie haben meine Karriere geprägt. Ich hatte das Glück, vier Saisons in dieser Meisterschaft zu fahren. Die Rennen sind mega eng und spannend, dazu ist das Indy 500 etwas Spezielles. Ich bin sehr glücklich, nach Indy zurückzukommen.

INDYCAR/CHRIS OWENS

> „Ich spüre mehr Vorfreude als Druck, weil ich alle Werkzeuge für ein gutes Rennen habe.“
>
> Simona de Silvestro (32), Paretta Autosport

Wie stark haben sich die Autos seither verändert?
Bei meinem letzten Rennen im Jahr 2015 war das Reglement noch offener, und Chevrolet und Honda durften ihre eigenen Aero-Kits entwickeln. Damals hatte ich leider das Pech, dass mein Honda-Aero-Kit nicht so schnell wie das von Chevy gewesen ist. Das war echt schade, weil ich für Andretti Autosport fuhr, die beim Indy 500 immer gute Autos haben. Neben dem jetzt für alle gleichen Aero-Kit ist der Aeroscreen der größte Unterschied. Das Fahren ist aber noch recht ähnlich. Und wenn man sich einmal an das Aquarium über dem eigenen Kopf gewöhnt hat, fühlt man sich sicher im Auto. Das war ein großer Schritt vorwärts.

Wie sieht es mit den Temperaturen im Auto aus?
Nach dem Rennen in St. Petersburg haben die Kollegen über Probleme mit der Wärme gesprochen. Aber für so etwas trainieren wir als Fahrer ja und bereiten uns auf heiße Bedingungen vor. Von daher mache ich mir also keine Sorgen, auch weil es auf einem Oval nicht so schlimm ist.

Mussten Sie Ihre Vorbereitung für Indy ändern?
Da ich in den letzten fünf Jahren meist in geschlossenen Autos mit Servo-Lenkung gefahren bin, musste ich mein Training tatsächlich etwas anpassen. Wegen der fehlenden Lenkunterstützung in der IndyCar habe ich zum Beispiel mehr Krafttraining als sonst gemacht.

Ihr Gaststart ist Teil eines besonderen Projekts. Was steckt hinter dem Namen Paretta Autosport?
Dabei handelt es sich um ein ganz neues Team mit neuer Philosophie. Die Initiatorin ist Beth Paretta, die Motorsportprogramme von Dodge geleitet hat. Ihr großer Traum ist es, ein Team auf die Beine zu stellen, das Frauen Möglichkeiten im Rennsport gibt. Das ist etwas, das auch beim Blick auf meine Karriere in dieser Form immer gefehlt hat. Also etwas, das zur richtigen Zeit und am richtigen Ort das passende Umfeld bietet. Beth hat das alles gut zusammengebracht und mit Roger Penske den nötigen starken Unterstützer gefunden. Besonders cool ist zum Beispiel, dass auch die Pitcrew mit Frauen besetzt sein wird. Sie trainieren schon seit Januar jeden Tag und sind mittlerweile genauso schnell wie die Jungs. Für alle im Team ist das eine große Chance.

Das Team von Roger Penske wird in Indy als technischer Partner auftreten. Wie weit geht die Kooperation?
Wir werden ein Teil des Team Penske sein, da das Projekt sonst nicht funktionieren würde. Die ins Projekt involvierten Mechanikerinnen lernen von ihren Penske-Teamkollegen und trainieren direkt vor Ort. Ich bin auch bei den Nachbesprechungen mit den anderen Penske-Piloten dabei, die ich schon seit vielen Jahren kenne. Wir als Team lernen also von den Besten und es herrscht großer Respekt untereinander.

Beruhigt Sie das hinsichtlich der Ausscheidungsqualifikation für die 33 Startplätze?
Der Bump Day steht natürlich im Raum, und es kann immer etwas passieren. Wir haben ja alle gesehen, dass es selbst Fernando Alonso nicht ins Rennen geschafft hat. Aber das Auto, die bisherige Vorbereitung und die Verbindung zum Team Penske stimmen mich zuversichtlich. Ich weiß, dass es meine beste Chance bisher ist. Ich spüre aber mehr Vorfreude als Druck, weil ich alle Werkzeuge für ein gutes Rennen habe. Das fühlt sich mega an, und ich bin dankbar für die Möglichkeit, mit den richtigen Leuten bei Penske und Paretta Autosport zu arbeiten.

Was sind Ihre weiteren Pläne für die Saison 2021?
Als Porsche-Werksfahrerin trete ich in diesem Jahr mit Klaus Bachler für Herberth Motorsport im GT Masters an. Außerdem bin ich Ersatzfahrerin für das Formel-E-Projekt von Porsche.

Sie kennen noch die erste Generation der Formel E. Wie groß ist der Unterschied?
Im Rennsport ist es normal, dass sich die Dinge immer weiterentwickeln. Doch das, was in der Formel E in den letzten Jahren passiert ist, war schon krass. Während sich die erste Generation noch wenig durchdacht angefühlt hat, lassen sich die aktuellen Autos dank besserer Bremsen und Motoren wie richtige Rennwagen fahren. ■



INDYCAR/CHRIS OWENS

Das neu gegründete Team Paretta Autosport fördert Frauen im Motorsport

Rinus VeeKay setzt den Saisontrend der Premieren-Siege fort und lässt Ed Carpenter Racing beim Heimrennen jubeln

Hup, Holland, hup!

INDYCAR/CHRIS OWENS

Der erst 20 Jahre alte Niederländer Rinus VeeKay hat bei der Generalprobe für das Indy 500 einem starken Romain Grosjean die Show gestohlen und sein erstes IndyCar-Rennen gewonnen.

Von: **Philipp Körner**

Für die Niederlande scheint der 15. Mai ein besonderes Motorsport-Datum zu sein: Im Jahr 2016 feierte Max Verstappen an diesem Tag in Barcelona seinen allerersten Formel-1-Sieg, am vergangenen Samstag triumphierte Rinus VeeKay zum ersten Mal in der IndyCar-Serie. Der niederländische Ed-Carpenter-Racing-Fahrer – der mit bürgerlichem Namen eigentlich Rinus van Kalmthout heißt, aber den Amerikanern die komplizierte Aussprache ersparen will – rang dafür einen starken Romain Grosjean (Dale Coyne Racing) nieder.

Im Qualifying am Freitag sorgte aber noch der Franzose mit seiner Pole-Position für die größeren Schlagzeilen und erhielt danach unzählige Glückwünsche aus der Formel 1. „Von all den Strecken, die ich schon in den USA kennenlernen konnte, fühlt sich der Indy-Rundkurs wegen des Formel-1-Designs am bekanntesten an", strahlte Rookie Grosjean. „So glücklich war ich schon lange nicht mehr!" Der zweite Startplatz ging an den Team-Penske-Piloten Josef Newgarden, Platz drei an den zum wiederholten Male starken Jack Harvey (Meyer Shank Racing). Der spätere Sieger VeeKay startete in seinem Chevrolet nur von der siebten Position in das fünfte Rennen einer bislang sehr abwechslungsreichen Saison.

Grosjean zahlt Lehrgeld

Trotz der noch fehlenden Erfahrung bei fliegenden Starts führte Grosjean das 25 Fahrzeuge große Feld zunächst souverän in das Rennen und hielt sich aus dem Durcheinander hinter ihm raus. Dort jagten bis zu vier Autos nebeneinander in die erste Kurve, was für die erste und einzige Safety-Car-Phase sorgte: Conor Daly (Ed Carpenter Racing) wurde im Stau von Simon Pagenaud (Team Penske) auf die Hörner genommen und musste aus dem Gras befreit werden.

In den restlichen 82 Runden entwickelte sich das weitere Rennen dann um die Wahl der Reifen herum. Typisch für die Rundkurse können die Teams zwischen weichen Options- und harten Standard-Reifen wählen. Die weichere Mischung funktioniert auf dem flachen, geschwungenen Rundkurs in Indy etwas besser. VeeKay, der hartbereift ins Rennen gegangen war, wollte diesen Vorteil am Ende nutzen und sparte sich die rotmarkierten Gummis für die beiden letzten Renndrittel auf. Romain Grosjean, der auf den Optionsreifen losfuhr, konnte sich mit den harten Sohlen in Runde 44 nicht gegen die Veekay-Attacke wehren. Kleinere Fehler und Probleme mit dem überrundungsunwilligen Verkehr kosteten Grosjean am Ende die Möglichkeit, zurückzuschlagen. Ganassi-Youngster Álex Palou komplettierte das Podium.

Am kommenden Wochenende stehen die beiden Qualifikationstage für die 105. Ausgabe des Indy 500 an. Auf der Nennliste sind 35 Autos, dementsprechend werden zwei Mannschaften bereits am Sonntag ihren Traum vom „größten Spektakel des Rennsports" aufgeben müssen. ■

INDIANAPOLIS GP

1.	Rinus VeeKay	1:47.08,5773 h
2.	Romain Grosjean	+ 4,9510 s
3.	Álex Palou	+ 15,0726 s
4.	Josef Newgarden	+ 18,4472 s
5.	Graham Rahal	+ 26,9813 s
6.	Simon Pagenaud	+ 27,8704 s
7.	Alexander Rossi	+ 33,2703 s
8.	Scott McLaughlin	+ 36,1862 s
9.	Scott Dixon	+ 36,8362 s
10.	Marcus Ericsson	+ 37,1971 s

Pole-Position:
Romain Grosjean: 1.09,4396 min.
Meiste Führungsrunden:
Romain Grosjean, 44/85 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Dixon	176 Punkte
2.	Palou	163
3.	Newgarden	148
4.	O'Ward	146
5.	Rahal	137



INDYCAR/WALT KUHN

Schnell, aber mit Pech im Verkehr: Romain Grosjean fehlten fünf Sekunden



Knappe Kiste: Der Acura von Wayne Taylor Racing siegt knapp vor dem Whelen-Cadillac-DPi

Spritsparkrimi in Ohio

Beim dritten Rennen zur IMSA-Meisterschaft in Mid-Ohio war die Gesamtsiegerklasse DPi am härtesten umkämpft: Die Topautos mussten in den letzten 56 Minuten maximal Sprit sparen. Die Acura-Piloten Ricky Taylor und Filipe Albuquerque siegten hauchdünn vor den Cadillac-Stars Felipe Nasr und Luís Felipe Derani.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Nach zwei Monaten Pause nahm die IMSA-Serie in Mid-Ohio wieder ihren Rennbetrieb auf. Insgesamt standen 25 Teams aus den drei Klassen DPi, LMP3 und GTD am Start. Die knackige Renndistanz von 2.40 Stunden sollte die Sache zu einem echten Sprint machen – sehr zur Freude der über 25 000 Zuschauer vor Ort.

In der Topklasse DPi standen zwar nur sechs Fahrzeuge am Start, trotzdem bekamen die Fans packenden Motorsport zu sehen. Der Grund: Die einzige Gelbphase zerhackte die Dreistoppstrategie der DPi-Teams. Die hatten bis Runde 70 allesamt ihren zweiten Boxenstopp absolviert und wollten die verbleibende Restzeit von circa 70 Minuten gleichmäßig in zwei weitere Stints aufteilen.

Doch Porsche-GT-Pilot Patrick Long machte den Topteams einen Strich durch die Rechnung, weil er 62 Minuten vor Rennende in einem wüsten Vierkampf in der GTD-Klasse den Kürzeren zog und eingangs der Start- und Zielgeraden im Kiesbett strandete – was die erste und einzige Safety-Car-Phase im Rennen auslöste.

Mazda erst auf Siegkurs

Bis zu diesem Zeitpunkt lag der Mazda-DPi von Harry Tincknell und Oliver Jarvis in Führung: Die beiden Briten schienen das Tempo an der Spitze kontrollieren zu können, besonders wenn sie freie Fahrt ohne Überrundungsverkehr hatten. Tincknell hatte den Mazda-DPi in Mid-Ohio auf die Pole-Position gestellt und ließ in den ersten anderthalb Rennstunden keinen Zweifel daran aufkommen, dass das Multimatic-Team beabsichtigte, das Rennen auch zu gewinnen.

> „Das Rennen war ein Wellenbad der Gefühle: Immer wenn Felipe Nasr zu pushen begann, musste ich kontern – dabei stieg der Verbrauch, danach musste ich wieder Benzin sparen.“
>
> WTR-Acura-Pilot Ricky Taylor

Der Mazda hatte über die Balance of Performance (BOP) mehr Ladedruck zugestanden bekommen, was knapp acht PS brachte. Doch der kleine Vierzylinder-Turbomotor büßt dafür zumeist beim Verbrauch – und so sollte es dann auch in Mid-Ohio sein.

In der SC-Phase verloren Tincknell und Jarvis ihre Führung an Felipe Nasr im Whelen-Engineering-Cadillac (#31): Der Brasilianer war noch kurz vor dem Schließen der Boxengasse zum Stopp abgebogen – ein sehr cleverer Schachzug. Denn als die DPi-Meute in Runde 80 unter Gelb an die Box kam, bog auch Nasr nochmals in die Pitlane ab, um den Tank aufzufüllen. Der kurze Splash bescherte Nasr die kürzeste Standzeit und damit die Führung. Auf Platz 2 lag der Acura-DPi von Ricky Taylor und Filipe Albuquerque – statt des dominanten Mazdas führte nun ein Cadillac vor einem Acura.

Aber noch wichtiger: Der letzte Stopp in der DPi-Klasse erfolgte 56 Minuten vor Rennende. Normalerweise langt der Sprit in Mid-Ohio für knapp 45 Minuten. Der Restart erfolgte zwar erst in Runde 86, aber da waren noch exakt 45 Minuten zu fahren. Somit war klar: Die DPi waren spritttechnisch am absoluten Limit, der Logik nach hätten sie am Ende vermutlich alle noch einen Splash&Dash-Stopp benötigt.

Acura-Pilot Ricky Taylor (#10) machte in der ersten Runde des Restarts kurzen Prozess mit seinem Gegner Felipe Nasr, den er außen herum aufschnupfte. Taylor gab nach dem Rennen zu, dass es sich hier um die rennentscheidende Szene gehandelt habe: „Felipe Nasr hatte eigentlich einen guten Restart, aber im Normalfall leiden alle Autos hier unter dem



IMSA

Der Mazda-DPi von Tincknell/Jarvis kam nur auf Platz 3 ins Ziel



IMSA

Auberlen und Foley siegten in der GTD-Klasse, nachdem ein Lexus ausfiel

Reifen-Pickup während der Gelbphasen. Daher war mir klar, dass ich die besten Erfolgschancen habe, wenn ich es gleich in der ersten Runde nach dem Neustart probiere. In Kurve 4 musste er eine weite Linie nehmen, sein Auto wollte einfach nicht richtig einlenken – also habe ich mich danebengesetzt, und Nasr hat mir fair Platz gelassen, um das Überholmanöver zu beenden."

Dennoch hing in den letzten 40 Minuten das Damoklesschwert des Spritverbrauchs über den beiden führenden DPi. Oliver Jarvis im Mazda konnte das Tempo nicht mitgehen und hatte schnell über fünf Sekunden Rückstand, bevor er in Runde 106 auch noch den dritten Platz an Renger van der Zande im Ganassi-Cadillac (#01) abgeben musste. „Uns fehlten zwei Runden beim Sprit, also mussten wir langsam machen", so Jarvis nach dem Rennen.

Am Ende setzte sich der Brite trotzdem gegen van der Zande durch: Der Holländer musste 1.40 Minuten (!) vor Rennablauf in die Box, um Sprit nachzufassen – Jarvis kam ohne Zusatzstopp über die Distanz und holte damit den letzten Podestplatz. Dabei wäre der Stopp wohl nicht nötig gewesen: „Wir hätten durchfahren können, es gab einen Kommunikationsfehler zwischen Team und Fahrer", gab van der Zande nach dem Rennen kleinlaut zu.

Mit dem letzten Tropfen

An der Spitze hatten sich die beiden DPi von Acura (#10) und Cadillac (#31) bereits deutlich von den Verfolgern abgesetzt, teilweise betrug der Vorsprung zehn Sekunden, was nur noch mehr die Frage aufwarf, ob Taylor und Nasr ohne zusätzlichen Stopp über die Distanz kommen würden. Nun, sie kamen über die Distanz, sprichwörtlich mit dem letzten Tropfen Sprit. Dazu wurde Taylor im Finale auch noch im Verkehr aufgehalten, sodass der Vorsprung auf seinen direkten Widersacher auf null zusammenschrumpfte. In der letzten Runde fuhren die beiden führenden DPi sogar kurzfristig nebeneinander her – beide mussten Sprit sparen, aber beide wollten unbedingt siegen.

Am Ende konnte Ricky Taylor die Führung gerade so bis ins Ziel retten. „Das war ein wirklich enges Rennen mit vielen taktischen Facetten," sagte sein Teamkollege Albuquerque. „Wir lernen im Acura immer noch, wie man am besten Sprit spart. Nach der Gelbphase haben wir zuerst gepusht, dann massiv gespart und am Ende wieder gepusht. Der Cadillac von Nasr schien am Ende mehr Sprit übrigzuhaben und konnte noch mal aufdrehen. Ricky hat sich super verteidigt, er fuhr die letzten drei Runden mit der Spritreserve." Taylor war einfach nur froh, dass die Rechnung aufgegangen war: „Es war ein Wellenbad der Gefühle, denn immer wenn Nasr zu pushen begann, musste ich kontern. Damit stieg der Verbrauch, also musste ich wieder sparen. Dazu wussten wir erst kurz vor Schluss, ob wir noch eine zusätzliche Runde würden fahren müssen – es war wirklich nervenaufreibend!"

GTD-Sieg für Bill Auberlen

Für ein nervenaufreibendes Finale sind in der IMSA-Serie normalerweise die GT-Wagen zuständig – aber nicht diesmal. Bill Auberlen und Rob Foley holten mit ihrem BMW M6 den Klassensieg in der GTD-Kategorie für GT3-Wagen. In den ersten anderthalb Stunden lag der BMW von Turner Motorsport aber nur auf dem zweiten Platz hinter dem Lexus RC F GT3 von Aaron Telitz und Jack Hawksworth, ihr Vorsprung betrug phasenweise bis zu 16 Sekunden. Doch kurz nach der Serie der ersten Stopps musste Jack Hawksworth seinen Lexus mit einem Aufhängungsschaden hinten rechts abstellen. „Es ist wirklich enttäuschend, dass wir im dritten Rennen zum zweiten Mal mit technischen Problemen ausfallen", sagte Hawksworth.

Auberlen und Foley übernahmen nach dem Lexus-Ausfall in Runde 51 die Führung und gaben sie bis ins Ziel nicht mehr ab. Der zweite Lexus von Zach Veach und Frankie Montecalvo holte im Finale immerhin noch den zweiten Platz, knapp vor dem Lamborghini Huracán GT3 des Teams Paul Miller Racing mit den Piloten Madison Snow und Bryan Sellers.

Das nächste IMSA-Rennen geht am 11. und 12. Juni auf der Insel Belle Isle in Detroit über die Bühne, dann starten neben den DPi- und GTD-Wagen auch wieder die GTLM-Fahrzeuge. ■

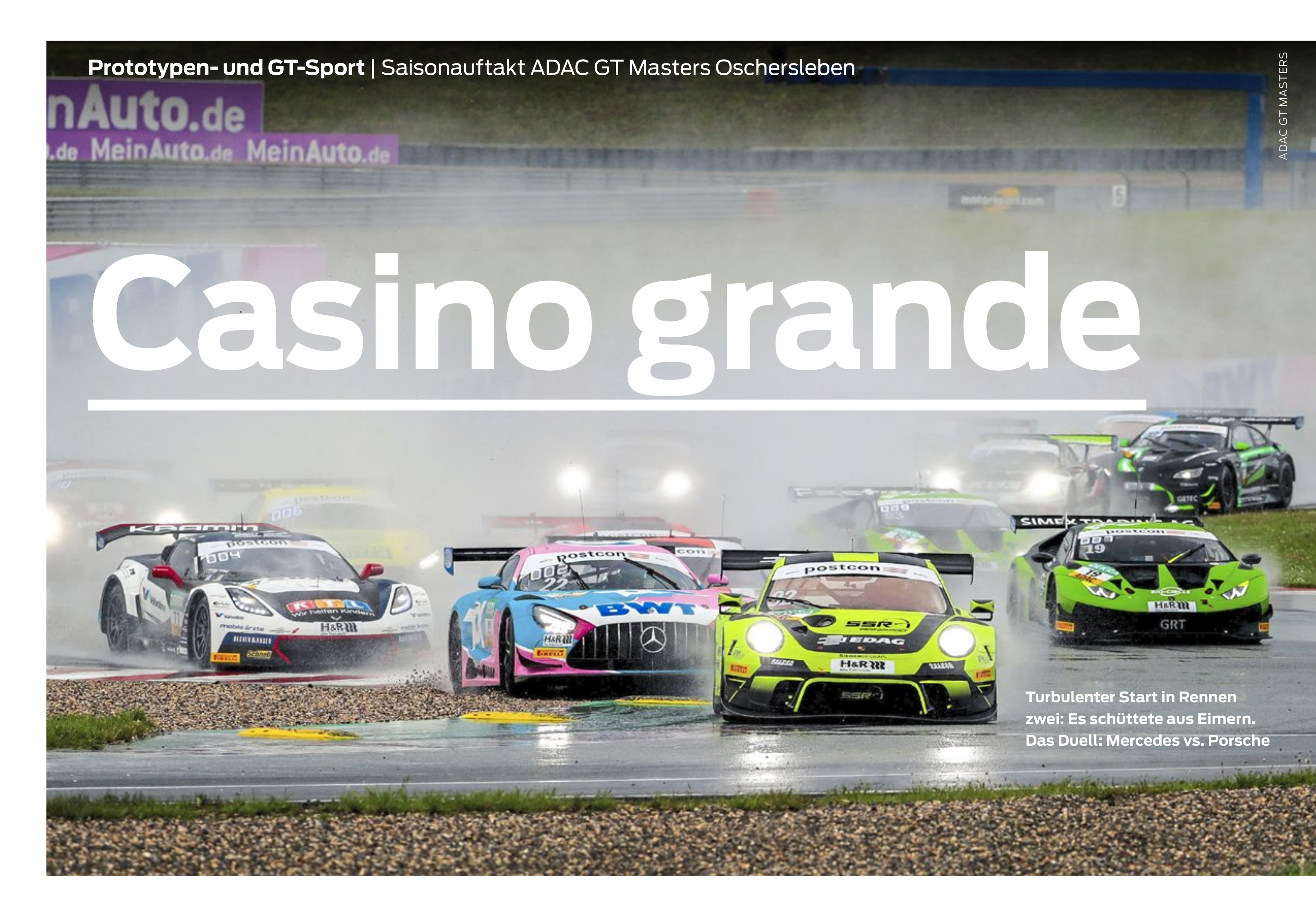
IMSA-MEISTERSCHAFT

DRITTER SAISONLAUF IN MID-OHIO (OHIO)

Länge der Strecke: 3,633 Kilometer; **Renndistanz:** 122 Runden = 443,226 Kilometer; **Pole-Position DPi-Klasse:** Harry Tincknell; Mazda-DPi (#55), 1.10,027 min; **Pole-Position GTD:** Aaron Telitz; Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3 (#14), 1.20,529 min; **Schnellste Rennrunden: DPi-Klasse:** Kevin Magnussen (Chip Ganassi-Cadillac #01), 1.12,188 min; **GTD-Klasse:** Jack Hawksworth (Vasser-Sullivan-Lexus RC F GT3 #14), 1.21,361 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#10	Albuquerque/Taylor	WTR-Acura-DPi	2:40.21,370 h
2.	DPI	#31	Nasr/Derani	Whelen-Cadillac-DPi	+0,368 s
3.	DPI	#55	Jarvis/Tincknell	Mazda-DPi	+12,925 s
4.	DPI	#5	Vautier/Duval	JDC-Mustang-Sampling-Cadillac-DPi	+26,719 s
5.	DPI	#01	Magnussen/van der Zande	CGR-Cadillac-DPi	+33,115 s
6.	DPI	#60	Cameron/Pla	Meyer Shank-Acura DPi	+37,698 s
7.	LMP3	#74	Robinson/Fraga	Riley-Ligier JS P320	+7 Runden
8.	LMP3	#38	Lindh/Goldburg	Performance Tech-Ligier JS P320	+7 Runden
9.	LMP3	#91	Cox/Murry	Riley-Ligier JS P320	+7 Runden
10.	LMP3	#54	Bennett/Braun	Core Autosport-Ligier JS P320	+7 Runden
11.	LMP3	#33	Willsey/Barbosa	Sean Creech-Ligier JS P320	+8 Runden
12.	GTD	#96	Auberlen/Foley	Turner-BMW M6 GT3	+11 Runden
13.	GTD	#12	Montecalvo/Veach	Vasser-Lexus RC F GT3	+11 Runden
14.	GTD	#1	Sellers/Snow	Miller Racing-Lamborghini Huracán GT3	+11 Runden
15.	GTD	#23	Gunn/de Angelis	Heart of Racing-Aston Martin Vantage GT3	+11 Runden

Casino grande



ADAC GT MASTERS

Turbulenter Start in Rennen zwei: Es schüttete aus Eimern. Das Duell: Mercedes vs. Porsche

Das erste ADAC-GT-Masters-Wochenende in Oschersleben war eine Delikatesse für Strategen und Zocker. Eine rote Flagge im ersten Zeittraining und die Reifenwahl im zweiten Rennen prägten die Ergebnisse. Während der Landgraf-HTP-Mercedes und der SSR-Porsche die Siege einheimsten, war Schubert Motorsport mit dem BMW M6 GT3 die große Überraschung.

Von: **Bianca Leppert**

Frohes neues Jahr! Hä, es ist Mai? Nun ja, im eingeschworenen Motorsport-Völkchen des ADAC GT Masters ist das im Frühjahr eine adäquate Begrüßung. Und der Saisonauftakt glich tatsächlich einem Neujahrsfeuerwerk. Die Kurzzusammenfassung: Der Favoritenkreis ist größer geworden, die Leistungsdichte ist irre, die Regeln sind viel transparenter, das Publikum dank neuem TV-Partner RTL Nitro und dessen kompetentem Team vielfältiger und die Strategen freuten sich an der Boxenmauer wie die Schnitzel.

Erste Challenge: das Zeittraining am Samstagvormittag. Das entspricht in Oschersleben dem Blick in die Glaskugel. Denn Überholen ist hier Fehlanzeige. Eine rote Flagge bei noch 4.31 Minuten Restzeit brachte die Vorentscheidung. Raffaele Marciello, der im Mercedes von Landgraf Motorsport schnurstracks einen neuen Rundenrekord (1.22,922 Minuten) aufgestellt hatte, ließ sich die Pole nicht mehr nehmen.

Für die Unterbrechung sorgte die Bergung von Mirko Bortolottis Lamborghini, dem in der Schikane auf Platz fünf liegend der Reifen von der Felge gerutscht war. Aus dem Favoritenkreis gelang es lediglich Luca Stolz im Toksport-WRT Mercedes, seine Zeit noch zu verbessern. Später büßte man allerdings drei Startplätze Strafe wegen Behinderung auf der Strecke ein. Alle anderen guckten in die Röhre, weil sie just zur Zeit des Abbruchs den Zucker des Pirelli-Reifens auskosteten – sprich: den Peak des Reifens erreicht hatten. Es blieb vor allem für Porsche ein fader Nachgeschmack. Mit Ausnahme der Newcomer Joos Sportwagentechnik, die sich mit kaum Testkilometern und einer Blitz-Verpflichtung von David Jahn in die erste Reihe katapultierten.

> „Wir haben Mathieu wegen seiner Qualitäten als Fighter verpflichtet und genau das hat er heute noch einmal bewiesen."
>
> Stefan Schlund, SSR

Schubert wieder zurück

Auch BMW zählte zu den Gewinnern: Der M6 GT3, der so gut zu Oschersleben passt wie Container-Schiffe in den Suez-Kanal, war mit Startplatz sieben der Underdog. Für das Comeback von Schubert spielte das Timing eine Rolle und die neue Werksfahrer-Besetzung aus Jesse Krohn und Nick Yelloly. Letzterer fühlte sich im Rennen bei einsetzendem Regen nach rund 20 Minuten pudelwohl. „Das ist genau mein Ding", meinte der Brite. „Es hat uns aber auch das chaotische Zeittraining geholfen. Und die Entwicklungen über den Winter." Ein spannendes Detail: Man spart sogar am Lack im Innenraum, um Gewicht zu reduzieren.

An der Spitze dominierte Marciello das Geschehen zunächst vor dem auf drei gestarteten Land-Audi von einem extrem starken Ricardo Feller und dem Grasser-Lambo von Bortolotti. Bei Joos machten sich die fehlenden Longrun-Tests bemerkbar und Jahn fiel zurück. Mit dem Pflichtstopp hatte Grasser den Land-Audi aufgeschnupft, dahinter jonglierte Krohn am BMW-Lenkrad mit einer lädierten Hand nach einem Kletterunfall.

Auch Mathieu Jaminet zog die Blicke auf sich: Der SSR-Pilot, der neu zum amtierenden Meisterteam gestoßen ist, machte in seinem Stint Attacke und hievte den Elfer von Startplatz 13 bis auf Rang sieben. „Wir haben Mathieu wegen seiner Qualitäten als Fighter verpflichtet, und genau das hat er heute bewiesen", meinte Teamchef Stefan Schlund.

Maxi Buhk, der sein GT-Masters-Comeback feierte, fuhr an



ADAC GT MASTERS

Schubert-Pilot Jesse Krohn verneigte sich vor seinem BMW M6 GT3



ADAC GT MASTERS

Starke Performance am Samstag: Raffaele Marciello und Maxi Buhk

der Spitze den Sieg für das Landgraf-HTP/WWR-Team ein. Der Name ist zwar neu und nicht komplizierter auszudenken, es stecken aber die HTP-Strippenzieher dahinter.

Bei Grasser war man nach dem Schreck im Quali dankbar für Platz zwei, bei Land herrschte nach Rang drei Erleichterung. Seit Donnerstag drehte man sich mit dem Setup im Kreis und nahm rund 26 Änderungen vor. Für Schubert fühlte sich Platz vier ohnehin wie ein Sieg an.

Regendusche im Grid

Im Gegensatz zum Samstag hatte das zweite Zeittraining weniger Bedeutung. Zur Startaufstellung gab es eine kalte Dusche. So heftig, dass Regenreifen angesagt waren. Einige Ingenieure sprachen sich für einen Start hinter dem Safety Car aus. Rennleiter Sven Stoppe, der insgesamt für seine Transparenz gelobt wurde, beließ es bei zwei Formationsrunden hinter dem Safety Car.

Dass es eine Grünstreifen-Safari geben würde, war ein No-Brainer. Die Frage eher: Wen erwischt es? Nach dem Aus des Lamborghini von Franck Perera vollführten die Corvette von Marvin Kirchhöfer und der Audi von Markus Winkelhock Synchron-Ballett in die Planke. Winkelhock entschuldigte sich. Für die Callaway-Corvette schmerzlich: Startplatz vier war auf ungeliebtem Terrain eine Sensation.

Hinter dem Safety Car reihten sich der von Pole gestartete SSR-Porsche von Jaminet, Maro Engel im Toksport-Mercedes und Dries Vanthoor im WRT-Audi ein. Kurz nach dem Restart in Runde fünf musste sich Jaminet dem Mercedes beugen. Die anderen Elfer trumpften später bei immer weniger Wasser auf der Piste auf. Sowohl Sven Müller im Herberth-Porsche, als auch Thomas Preining im Team75-Bernhard-Elfer und Marco Holzer im Joos-Auto arbeiteten sich in die Top Ten vor, Müller sogar auf drei.

> „Dieses Ergebnis hier bei unserem Heimrennen ist absolut verrückt. Wir hätten uns kein besseres wünschen können."
>
> Nick Yelloly, Schubert

Hopp oder top in FCY-Phase

Der Schlüsselmoment: Kurz nach der Öffnung des Boxenstopp-Fensters steckte Albert Costa im Grasser-Lamborghini ungestüm seine Nase neben den Landgraf-Mercedes von Buhk und kegelte damit beide aus dem Rennen. Die Quittung: fünf Startplätze Strafe am Red Bull Ring.

Die Folge: die Premiere der Full-Course-Yellow-Phase im ADAC GT Masters, die Stoppe speziell für diesen Fall bei geöffnetem Boxenstopp-Fenster angekündigt hatte. Da die Strecke teilweise abtrocknete und ein Stopp unter FCY-Bedingungen Zeit spart, hieß es: Hopp oder top, Slicks jetzt oder nie.

Aus den Top Ten wagte das nur SSR Performance. Auf letzter Rille gab Jaminet das Go an Ingenieur Kai Störling und ebnete später Michael Ammermüller mit einem Hybrid-Setup mit Schwerpunkt Slicks den Weg zum Sieg. „Wir haben am Freitag den Reifenwechsel eigens trainiert", so Störling. Hintergrund: Normalerweise ist im Masters kein Wechsel vorgesehen.

Zwar brauchte Ammermüller wie alle Slick-Kandidaten etwas Geduld, doch dann war die gesamte Fraktion rund acht Sekunden pro Runde schneller als der Rest vom Feld und eroberte die Spitzenplätze. Bei Schubert, die von P13 kamen, war die Slick-Entscheidung nicht mal fraglich. „Ich war mir zu 100 Prozent sicher", sagte Krohn. Platz zwei hinter SSR war die Ausbeute. „Dieses Ergebnis bei unserem Heimrennen ist absolut verrückt. Wir hätten uns kein Besseres wünschen können", so Yelloly.

Ähnlich erging es Mick Wishofer und Maxi Hackländer im MRS-Porsche, die mit der gleichen Taktik Platz drei vor dem Zakspeed-Mercedes (Walilko/Gounon) ergatterten. Feller/Mies schafften dank Slicks trotz einer Durchfahrtsstrafe noch Rang fünf vor Bachler/de Silvestro – ebenfalls auf Slicks.

Die großen Verlierer: Stolz/Engel, die die erste Hälfte dominierten und schließlich auf Platz sieben fast überrundet wurden. „Es war definitiv die falsche Entscheidung, auf Regenreifen zu bleiben", sagte Stolz. „Aber Maro und der Kommandostand haben so entschieden und ich stehe dazu. Wir gewinnen und verlieren als Team." ■ ▷

NACHRICHTEN

LAST-MINUTE-EINSATZ

Erst am Mittwochabend war David Jahn im Porsche bei Joos Sportwagentechnik fix, am Samstag startete er von Platz zwei. Einzige Vorbereitung: der Test am Donnerstag. Der Vorteil: Jahn kannte seinen Ingenieur, weil der 2020 beim Team Bernhard mit ihm gearbeitet hatte. Die Zukunft von Joos ist unklar, da die Finanzierung nach dem Abgang vom ursprünglich geplanten Piloten Johannes Stengel wackelt.

HOLPRIGER STREAM

Auf Social Media gab es viele Diskussionen um den Livestream. Am Freitag war auf der ADAC-Website der Platzhalter zu sehen, aber kein Bild. Dabei gab es freitags nie eine Übertragung. So schaukelte sich das Thema am Samstag hoch. Auf der ADAC-Website fand sich nur die englische Version. Auf der RTL-Plattform TV Now brach aufgrund eines Kabelproblems im TV-Compound zwischenzeitlich der Ton ab. Auf YouTube ist der Stream aus lizenzrechtlichen Gründen nicht verfügbar, aber für das internationale Ausland auf Englisch in Planung.

GLÄSERNE RENNLEITUNG

Mit dem neuen Rennleiter Sven Stoppe weht ein frischer Wind im Fahrerlager. Der Ex-DTM-Mann will die Entscheidungen mit seinem Team so gläsern wie möglich machen. Neben den Neuerungen wie der Penalty Lap (die Idee kam von Hermann Tomczyk) und einer Full-Course-Yellow-Phase haben die Teams eine Penalty Guideline bekommen. Darin sind nahezu alle möglichen Vergehen und die zu erwartenden Strafen dazu aufgelistet.

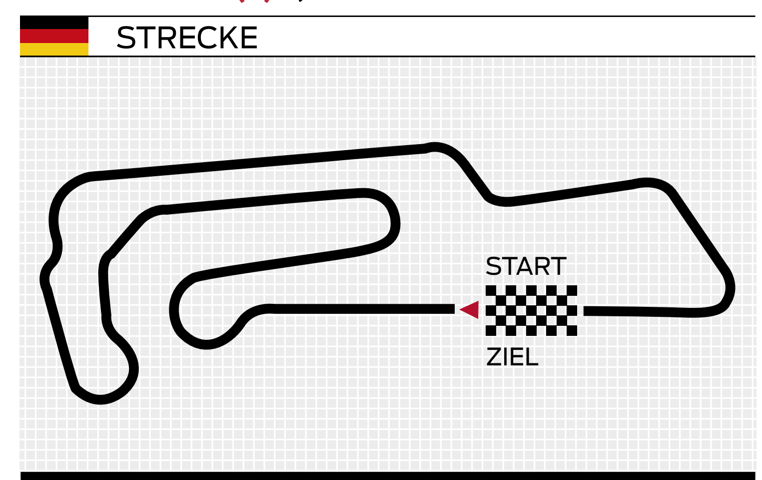
VIEL HOHER BESUCH

Der neue ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser stattete nach seiner Wahl in München direkt Oschersleben einen Besuch ab. Auch SRO-Chef Stéphane Ratel kam für Gespräche vorbei.

ADAC GT MASTERS 2021 RESULTATE

OSCHERSLEBEN (D) 3,667 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Raffaele Marciello	1.22,922 min
2.	David Jahn	+ 0,165 s
3.	Ricardo Feller	+ 0,195 s
4.	Igor Walilko	+ 0,209 s
5.	Luca Stolz	+ 0,338 s*
6.	Mirko Bortolotti	+ 0,383 s
7.	Kim-Luis Schramm	+ 0,483 s
8.	Nick Yelloly	+ 0,526 s
9.	Christian Engelhart	+ 0,571 s
10.	Jusuf Owega	+ 0,597 s
11.	Jeffrey Schmidt	+ 0,598 s
12.	Robert Renauer	+ 0,622 s
13.	Michael Ammermüller	+ 0,637 s
14.	Charles Weerts	+ 0,656 s
15.	Klaus Bachler	+ 0,738 s

* + 3 Startplätze (Strafe wegen Blockierens)

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Mathieu Jaminet	1.23,112 min
2.	Maro Engel	+ 0,160 s
3.	Dries Vanthoor	+ 0,224 s
4.	Marvin Kirchhöfer	+ 0,229 s
5.	Markus Winkelhock	+ 0,291 s
6.	Maxi Buhk	+ 0,294 s
7.	Franck Perera	+ 0,307 s
8.	Jules Gounon	+ 0,343 s
9.	Albert Costa Balboa	+ 0,460 s
10.	Sven Müller	+ 0,467 s
11.	Dylan Pereira	+ 0,503 s
12.	Dennis Marschall	+ 0,570 s
13.	Jesse Krohn	+ 0,571 s
14.	Thomas Preining	+ 0,576 s
15.	Christopher Mies	+ 0,672 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Oschersleben (D): 15.5.2021; 1. von 14 Läufen;
41 Runden à 3,667 km = 150,34 km
27 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter: 14 Grad, wechselhaft
Pole-Position:
#70 Raffaele Marciello, 1.22,922 min = 159,2 km/h
Schnellste Runde:
#63 Mirko Bortolotti, Lamborghini Huracán, 1.25,109 min = 155,100 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Marciello/Buhk	Mercedes/Landgraf	1:02.17,485	25 + 3*
2.	Bortolotti/Costa	Lamborghini/Grasser	+ 2,604 s	20
3.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 10,736 s	16 + 1*
4.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 11,691 s	13
5.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 11,978 s	11
6.	Schramm/Marschall	Audi/Rutronik	+ 12,809 s	10
7.	Ammermüller/Jaminet	Porsche/SSR	+ 12,958 s	9
8.	Jahn/Holzer	Porsche/Joos	+ 13,737 s	8 + 2*
9.	Renauer/Müller	Porsche/Herberth	+ 14,444 s	7
10.	Owega/Niederhauser	Audi/Phoenix	+ 15,001 s	6

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Oschersleben (D): 16.5.2021; 2. von 14 Läufen;
35 Runden à 3,667 km = 128,340 km
27 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter: 16 Grad, Sonne und Regen
Pole-Position:
#92 Mathieu Jaminet, Porsche 911 GT3 R, 1.23,112 min = 158,8 km/h
Schnellste Runde:
#29 Ricardo Feller, Audi R8 LMS, 1.26,945 min = 151,800 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Ammermüller/Jaminet	Porsche/SSR	59.46,118 min	25 + 3*
2.	Yelloly/Krohn	BMW/Schubert	+ 22,640 s	20
3.	Hackländer/Wishofer	Porsche/MRS	+ 29,604 s	16
4.	Walilko/Gounon	Mercedes/Zakspeed	+ 33,069 s	13
5.	Feller/Mies	Audi/Land	+ 33,389 s	11
6.	Bachler/de Silvestro	Porsche/Herberth	+ 50,226 s	10
7.	Stolz/Engel	Mercedes/Toksport	+ 1.16,789 min	6 + 2*
8.	Engelhart/Preining	Porsche/Team75	+ 1.21,487 min	4
9.	Renauer/Müller	Porsche/Herberth	+ 1.24,724 min	2
10.	Jahn/Holzer	Porsche/Joos	+ 1.25,313 min	1

* Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Ammermüller/Jaminet	37 Punkte
2.	Yelloly/Krohn	33
3.	Buhk/Marciello	28
4.	Mies/Feller	28
5.	Engel/Stolz	22
6.	Bortolotti/Costa	20
7.	Jahn/Holzer	16
8.	Hackländer/Wishofer	16
9.	Walilko/Gounon	14
10.	Müller/Renauer	14
11.	Weerts/Vanthoor	10
12.	Schramm/Marschall	10
	De Silvestro/Bachler	10
14.	Engelhart/Preining	8
15.	Niederhauser/Owega	6

STAND TEAM

1.	SSR Performance	34 Punkte
2.	Schubert Motorsport	33
3.	Land-Motorsport	27
4.	Landgraf HTP/WWR	25
5.	GRT Grasser	23
6.	Toksport WRT	20
7.	Herberth Motorsport	17
8.	MRS GT Racing	16
9.	Zakspeed	15
10.	Joos	15
11.	Team75 Bernhard	12
12.	Rutronik Racing	10
13.	WRT	10
14.	Phoenix Racing	7
15.	Yaco Racing	6

JUNIOR

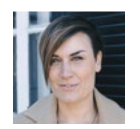
1.	Mick Wishofer	51 Punkte
2.	Ricardo Feller	41
3.	Kim-Luis Schramm	30
	Dennis Marschall	30
4.	Igor Jakob Walilko	30
	Dylan Pereira	30
	Jannes Fittje	30

TROPHY

1.	Elia Erhart	37,5 Punkte
	Florian Spengler	37,5
2.	Rolf Ineichen	20

KOMMENTAR

AN DER UHR GEDREHT?
In Oschersleben starteten die Rennen zum ADAC GT Masters nicht wie gewohnt gegen Mittag, sondern zum Kaffee um 16.30 Uhr. Die Einschaltquoten seien laut dem neuem TV-Partner RTL NITRO hier am besten und es kommt zu keinen Überschneidungen mit anderen Rennserien. Okay, Menschen sind Gewohnheitstiere und tun sich mit Veränderungen schwer. Doch aus dieser wird für mich auch nach längerer Überlegung kein Schuh. Die späte Startzeit bedeutet für die Mechaniker eine Mehrbelastung. Es wird bis spät in die Nacht geschraubt, und Fehler werden damit wahrscheinlicher. Vor allem der Sonntag ist problematisch: Bei einigen Teams steigen die Hotelrechnungen. Gleichzeitig wurden Heizdecken aus Kostengründen hoch und runter diskutiert. Da beißt sich die Katze in den Schwanz. Andere verweisen darauf, dass Sponsorengäste in Zukunft nicht am späten Sonntagabend heimreisen wollen. Zumal Teams mit Helfern arbeiten, die am Montag ihrem Brotjob nachgehen. Es bleibt die Frage nach dem Vorteil: Gewinnen die Teams durch höhere Quoten wirklich so viel mehr Sponsoren? Ich glaube nicht. Es wird sich zeigen müssen.



Bianca Leppert
Redakteurin Automobil


ELMS

European Le Mans Series: Rennen am Red Bull Ring

WRT-Team holt zweiten Sieg

Das belgische Team WRT hat beim zweiten Rennen der European Le Mans Series (ELMS) auf dem Red Bull Ring den zweiten Sieg in Serie geholt: Louis Delétraz, Yifei Ye und Robert Kubica siegten nach einem harten Zweikampf mit dem G-Drive-Trio Franco Colapinto, Nyck de Vries und Roman Rusinov.

Von: **Marcus Schurig**

Das belgische WRT-Team, das 2021 seine erste komplette Saison mit einem Prototyp im Langstreckensport bestreitet, hat auch den zweiten Lauf zur European Le Mans Series auf dem Red Bull Ring in Spielberg gewonnen: Delétraz, Ye und Kubica wurden bei wechselhaften Bedingungen in Österreich nach vier Stunden als Sieger abgewunken. 17 Minuten vor Rennende hatte Louis Delétraz seinen Widersacher Franco Colapinto im G-Drive-Aurus nach einem Fahrfehler ausgangs der Remus-Kurve überholt und damit den Sieg für das belgische WRT-Team sichergestellt.

Der G-Drive-Aurus mit der Startnummer 26 hatte zuvor mit bis zu 30 Sekunden auf den WRT-Oreca (#41) geführt, doch dann zog WRT zur Mitte der dritten Rennstunde seinen Boxenstopp vor, um Robert Kubica mit Regenreifen rauszuschicken. Der frühe Wechsel auf Regenreifen zahlte sich bei stärker werdendem Regen aus, während die meisten LMP2-Gegner zuvor auf Intermediates gewechselt hatten und deshalb ein weiteres Mal die Boxengasse anlaufen mussten.

Im Ziel lagen beide G-Drive-Autos auf dem Podium, denn Platz 3 ging an den Aurus (#25) mit Robert Merhi, Rui Andrade and John Falb. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

IMSA-KALENDER FÜR 2022

IMSA-Präsident John Doonan erklärte am Rande des dritten Rennens in MidOhio, dass man beabsichtige, Anfang August einen verbindlichen Kalender für die Saison 2022 vorlegen zu können. „Wir glauben, dass sich die Corona-Lage bis 2022 so weit normalisiert haben wird, dass wir wieder eine reguläre Saison und Rennen ohne Zuschauerbeschränkungen sehen werden.“ Der Kalender für 2022 soll im Rahmen des IMSA-Rennens in Road America (6. bis 8. August) bekannt gegeben werden.

WEC: GLICKENHAUS-FAHRER

Die Scuderia Cameron Glickenhaus hat Ryan Briscoe, Richard Westbrook und Romain Dumas als Fahrer für das 8h-Rennen der WEC in Portimão bestätigt. Das Glickenhaus-Team wird in Portugal nur ein Hypercar-Fahrzeug an den Start bringen, in Monza und Le Mans will man zwei Wagen einsetzen. Teamchef Jim Glickenhaus hat mittlerweile infrage gestellt, dass sein Team die WM-Läufe in Fuji und Bahrain bestreiten wird.

RISI-AUFGEBOT FÜR LE MANS

Das amerikanische Risi-Team setzt beim 24h-Rennen in Le Mans Mitte August keinen Ferrari ein, sondern einen LMP2-Oreca. Mittlerweile hat das Team um Technikchef Rick Mayer auch die Fahrerfrage geklärt: Ryan Cullen und Oliver Jarvis waren gesetzt, jetzt stößt auch noch der Brasilianer Felipe Nasr zum Aufgebot, der in der IMSA-Serie normalerweise den Top-Cadillac-DPI des Whelen-Teams pilotiert.

E-GT: START SCHON 2023?

Die FIA hat letzte Woche bekannt gegeben, dass ihre neue E-GT-Rennserie auf Basis von umgebauten GT3-Fahrzeugen schon 2023 an den Start gehen soll. Zugleich hat die FIA mit Discovery – unter anderem Eigentümer des TV-Senders Eurosport – den Promoter für die neue E-GT-Serie benannt. Insider bezweifeln, dass es bereits 2023 Teilnehmer für die Serie geben könnte. Die einzigen Hersteller, die sich ernsthaft für das Thema interessieren, sind angeblich Ford, Acura und Bentley. Doch alle drei Hersteller scheuen die Kosten, die beim Umbau eines konventionell angetriebenen GT3-Fahrzeugs auf E-Antrieb fällig werden. Dazu ist ein zeitaufwendiger Umbau der Rennstrecken notwendig.

ELMS: DREIFACHSIEG FERRARI

In der GTE-Klasse der European Le Mans Series in Spielberg verbuchte Ferrari einen lupenreinen Dreifachsieg: Die AF-Corse-Piloten François Perrodo, Emmanuel Collard und Alessio Rovera siegten vor ihren Markenkollegen David Perel, Duncan Cameron und Matt Griffin. Der dritte Platz ging an das Ferrari-Trio Miguel Molina, Matteo Cressoni und Rino Mastronardi.


ELMS



Gute Erinnerungen: Sowohl Toyota als auch Hyundai kennen Portugals Pisten

ROESELER

Endlich wieder Schotter

Nach sechs langen Monaten treten die WM-Asse in Portugal erstmals wieder auf dem bevorzugten Untergrund an. So bekannt das Terrain, so offen der Wettbewerb – auch, weil sich die Favoriten auf die erste von vier aufeinanderfolgenden Schotterrallyes intensiv vorbereitet haben.

Von: **Reiner Kuhn**

Der vierte von elf WM-Läufen ist die erste von insgesamt sechs Schotterrallyes. Zwar waren es nie weniger in einer Saison, dennoch steht kein Untergrund in der Topliga öfter auf dem Programm als das Rallye-Kult-Terrain. Die besondere Herausforderung beim 2020 aufgrund der Pandemie abgesagten Klassiker in Portugal: Erstmals müssen die Teams mit den seit Saisonbeginn vorgeschriebenen Pirelli-Reifen ausrücken.

Seit die Rallye von der Algarve auf die technisch noch anspruchsvolleren Schotterstrecken rund um Porto wechselte, gab es mit Latvala (VW), Meeke (Citroën), Ogier (Ford), Tänak (Toyota) und Neuville (Hyundai) fünf verschiedene Sieger auf fünf unterschiedlichen Marken. Zumindest Letzteres wird sich mangels neuer Hersteller ändern. Was die Fahrer betrifft, ist es nirgends schwieriger, einen Favoriten auszumachen.

Oben Sand, unten Fels

Die Teams haben sich intensiv vorbereitet. Toyota schickt sein Werkstrio mit einer neuen Motoren-Ausbaustufe ins Rennen. Doch ausgerechnet Weltmeister und Kroatien-Sieger Ogier muss als Tabellenführer zuerst auf die im ersten Durchgang eher sandige, auf der zweiten Runde eher tiefe und steinige Bahn. Vorteil Hyundai, die den dritten Werkswagen mit Dani Sordo besetzten. Im vergangenen Oktober nutzte der Teilzeitpilot seine hintere Startposition in Sardinien perfekt aus und gewann den bisher letzten Schotterlauf. M-Sport dürfte dagegen nicht einmal bei den Podiumsplätzen mitreden können, greift doch neben Gus Greensmith mit Junior Adrien Fourmaux ein echter Portugal-Debütant ins zweite WRC-Lenkrad.



ROESELER

Letzter Sieger auf Schotter: Sordo

Mit 1514,07 Gesamtkilometern und 20 Wertungsprüfungen über insgesamt 337,51 WP-Kilometer an drei Tagen ist die Rallye Portugal die längste WM-Runde der bisherigen Saison.

Die Spitze des insgesamt 81 Teams zählenden WM-Feldes bilden zehn World Rally Cars. Dahinter brennt einmal mehr die Luft: Von den 22 in der zweiten Liga eingeschriebenen Teams geht ein volles Dutzend in der für werksunterstützte Piloten vorbehaltenen WRC2 an den Start, weitere 25 in der für Privatfahrer reservierten WRC3. Es folgen acht WM-Junioren mit ihren von M-Sport zentral eingesetzten Ford Fiesta Rally4 sowie weitere 26 nicht minder motivierten Privatiers. ■

WM-NACHRICHTEN

NEUE ANSAGER
Nach Thierry Neuville zur Rallye Monte Carlo und Gus Greensmith in Kroatien wechseln zwei weitere WRC-Fahrer ihren Copiloten aus: Dani Sordo teilt sich das dritte Hyundai-Werkscockpit erstmals mit Borja Rozada, Hyundai-Junior Pierre-Louis Loubet hört im privat eingesetzten i20 WRC künftig auf seinen französischen Landsmann Florian Haut-Labourdette.

WRC2: SOLBERG-DEBÜT
Ausgerechnet beim bisher bestbesetzten Lauf kämpft Hyundai-Junior Oliver Solberg erstmals um WRC2-Punkte. Mit Mads Östberg (Citroën, 133 WM-Starts), Martin Prokop (Ford, 124) und Andreas Mikkelsen (Skoda, 114) haben drei Konkurrenten schon über 100 WM-Läufe auf dem Buckel. Esapekka Lappi (VW) und Teemu Suninen (Ford) können auf die Erfahrung von jeweils 63 WM-Starts, fünf davon in Portugal, bauen.

WRC3: GAST VILLAS-BOAS
Für WRC3-Leader und Monte-Sieger Yohan Rossel, seinen engsten Verfolger und Citroën-Markengefährten Nicolas Ciamin sowie den Kroatien-Gewinner und Tabellendritten Kajetan Kajetanowicz geht es um wichtige WM-Zähler. Dumm nur, dass fast die Hälfte der 25 WRC3-Privatiers aus Portugal kommt und sich auskennt. Ausgerechnet der Prominenteste aller Teilnehmer hat gar keine WM-Erfahrung: Der in Porto geborene André Villas-Boas, Ex-Trainer von Chelsea, Tottenham oder Marseille, hat im Citroën C3 Rally3 bisher nur eine kleine Rallye mit knapp 60 Kilometern bestritten, sich über die sechs Prüfungen immerhin konstant gesteigert.

JUNIOR-WM: ENGE KISTE
Kroatien-Sieger Jon Armstrong wird es schwer haben: Mit dem Letten Sesks, dem Esten Virves sowie den Finnen Pajari und Joona sind vier der sieben Konkurrenten echte Schotter-Spezialisten. ■ RK

Künftige Rally1-Fahrzeuge

Testauftakt der Hybride



Trotz Tarnkleid gut zu erkennen: Die reduzierte Aerodynamik am i20 Rally1-Prototyp

HYUNDAI

Nach M-Sport und Toyota hat nun auch Hyundai mit der Erprobung seines künftigen Rally1-Hybridfahrzeugs begonnen.

Von: **Reiner Kuhn**

Ab der Saison 2022 werden Ford, Toyota und Hyundai in der Topliga mit über 500 PS starken Hybridboliden am Start stehen. Die neuen, künftig Rally1-Fahrzeuge genannten Rallyautos werden auf einem von der FIA vorgegebenen Rohrrahmenchassis mit einem Radstand von 2600 plus/minus 20 Millimetern aufbauen und in Sachen Kraftübertragung und Fahrwerk auf die einfachere Rally2-Technik setzen, sprich mit starrem Durchtrieb zwischen der Vorder- und Hinterachse, einem sequentiellen Fünfganggetriebe sowie mehr Gleichteilen beim Fahrwerk inklusive geringeren Federwegen daherkommen. Seit Monaten treiben die Designer die Konstruktion und Entwicklung mittels Computersimulationen nach vorne.

M-Sport hatte als Erster sein Rohrrahmenchassis fertig und absolvierte im März den Roll-out, allerdings mit Ballast anstelle der Einheits-Elektroeinheit. Mittlerweile haben die Briten ihren eher an einen Ford Puma statt Fiesta erinnernden Rally1-Prototyp mit Hybridantrieb im Testbetrieb und spulten in Spanien mehrere Testtage ab. Auch bei Toyota werden seit Längerem eifrig Kilometer geschrubbt. Ob Entwicklungsfahrer Juho Hänninen noch immer nur einzelne Komponenten mit einem auf dem bisherigen Word Rally Car basierenden Prototyp testet oder zwischenzeitlich ebenfalls schon mit dem auf einem Rohrrahmenchassis basierenden GR Yaris Rally1 unterwegs ist, bleibt weiter ein Geheimnis.

Umso mehr verwundert die neue Offenheit von Hyundai – auch und gerade in Sachen Technik. Noch vor wenigen Wochen hoffte Teamchef Andrea Adamo, dass seine Mannschaft im Frühsommer zu ersten Testfahrten ausrücken kann. Geschichte. „Es war aufregend, die Tests zu beginnen und dieses aufregende neue Abenteuer zu starten“, sagt der Italiener und berichtet vom Testbeginn mit dem künftigen i20 N Rally1. Allerdings wollte er nicht verraten, wer bei den Tests in Südfrankreich am Steuer saß und ob dabei bereits der vollständige Antriebsstrang mit Hybrid-Modul zum Einsatz kam. Dagegen gut zu erkennen ist die weiterhin ausladende, aber künftig Flap-freie Aerodynamik. ■

Zukunft der Rallye Deutschland

Jetzt nur keine Zeit mehr verlieren

Sollen die WM-Asse weiter in Deutschland gastieren, muss es nun schnell gehen. Noch vor dem Wochenende erwartet der WM-Promoter vom ADAC ein detailliertes Konzept.

Von: **Reiner Kuhn**



Vorerst alternativlos: Das weitläufige Militärgelände bei Baumholder

ROESELER

Seit dem vergangenen Wochenende ist der neue ADAC Sportpräsident im Amt. Weit oben auf der Agenda von Hans-Gerd Ennser dürfte die weiter offene Bewerbung um einen deutschen Rallye-WM-Lauf stehen. Die Zeit drängt.

„Wir hatten telefonisch Kontakt“, bestätigt Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Kalenderplanung verantwortlich. „Dabei haben wir nochmals darauf hingewiesen, dass alle interessierten Veranstalter, von denen noch keine detaillierten Unterlagen vorliegen, bis zum kommenden Wochenende ein möglichst ausführliches Konzept vorlegen müssen, damit wir im Rahmen der Rallye Portugal mit FIA-Vertretern oder den engagierten Herstellern noch offene Punkte und Fragen eruieren können. Schließlich bleiben uns nur noch wenige Wochen, um einen WM-Kalender samt der komplexen Transport-Logistik zusammenzustellen und dem FIA-Weltrat, wie gefordert, für die nächste Sitzung vorlegen können.“

Das wissen auch die Macher beim ADAC. Doch die Verbandsmühlen scheinen noch immer langsam zu mahlen. Erst vor einer Woche diskutierten die Sportleiter der Regionalverbände das präferierte Konzept mit dem rallyeerprobten Rheinland-Pfalz sowie Start und Ziel am Nürburgring. So wäre nicht nur das für einen Großteil der Wertungsstrecken so wichtige Militärgelände bei Baumholder in Reichweite, am Ring könnte man zudem zeitgleich mit weiteren Serien, ob Rallycross-WM oder GT Masters zusammenspannen. Das Konzept fand Zustimmung, und der Daumen der Ehrenamtler ging hoch. Ein wichtiger, aber längst nicht der letzte Schritt. Denn während der WM-Promoter auf ein detailliertes Konzept wartet, beginnt in Deutschland ein Telefonmarathon: Ob mit der Standort-Verwaltung in Baumholder, den Betreibern des Nürburgrings oder des regionalen Organisationsteams, immer dürfte es um Kosten, Nutzen und Mehrwert gehen – eine Thematik, die bei mehr Bewerbern als Plätzen auch der WM-Promoter kennt. ■



Knappe Kiste: Die gesamte Rallycross-Saison geht in vier Monaten über die Bühne

WRX

Rallycross-WM

Auftakt im Sommer

Nach einem überarbeiteten Kalender beginnt die acht Läufe umfassende Rallycross-WM Ende Juli. Während die Einschreibefrist für die Topklasse abgelaufen ist, bleibt die Elektrozukunft weiter offen.

Von: **Reiner Kuhn**

In schwierigen Zeiten ist Planungssicherheit ein hohes Gut. Das weiß man auch beim neuen Vermarkter der Rallycross-WM und EM, der in München ansässigen WRC Promoter GmbH. Hatte man sich aufgrund der noch immer andauernden Pandemie gemeinsam mit der FIA früh dazu entschieden, die Saison 2021 nur in Europa auszutragen, bestätigte der Weltverband nun einen nochmals überarbeiteten WM-Kalender.

Die Saison beginnt gemeinsam mit der EM am 23. und 24. Juli in Spanien auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya. Nur eine Woche später folgt das WM-Debüt auf der neuen Rallycross-Strecke in der Mühlenbachschleife des Nürburgrings. Es folgen die Traditionspisten von Höljes in Schweden und Lohéac in Frankreich sowie die bekannten WM-Strecken im lettischen Riga und belgischen Spa-Francorchamps, bevor die nur gut vier Monate andauernde Saison Ende Oktober im portugiesischen Montalegre endet.

In der RX1-Topklasse werden ein knappes Dutzend Teilnehmer mit ihren Supercars erwartet. Für die erstmals mit Elektroantrieb daherkommende RX2e (Einheitsfahrzeuge mit rund 350 PS) endet die Nennfrist Ende Mai. Dann entscheidet sich auch die Zukunft der ab 2022 vollelektrifizierten RX1e. Das Interesse der Teams an dem einsatzfertig weit über 600 000 Euro teuren Elektro-Renner soll so gering sein, dass FIA und Promoter über Alternativen nachdenken. ■

WM-KALENDER 2021

23.–24.07.	Barcelona/E* ***
31.7.–01.08.	Nürburgring/D*
20.–22.08.	Höljes/S* ** ***
03.–05.09.	Lohéac/F* ** ***
18.–19.09.	Riga/LT**
09.–10.10.	Spa/B* ** ***
23.–24.10.	Montalegre/P***

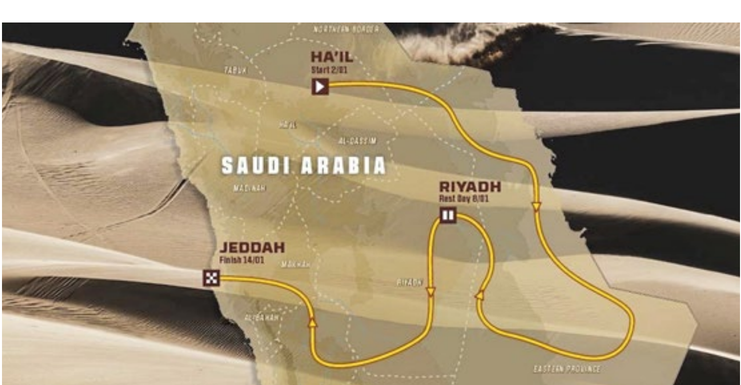
* RX2e, ** Euro RX1, *** Euro RX3

Rallye Dakar

Mehr Sand und Dünen

Die Rallye Dakar wird im Januar 2022 zum dritten Mal in Saudi-Arabien ausgetragen. Laut Rallyeleiter David Castera sind über 80 Prozent der Strecke neu.

Von wegen bekanntes Terrain: Zwar tourt die Rallye Dakar vom 2. bis 14. Januar 2022 erneut durch Saudi-Arabien. Die Route zeigt sich aber stark überarbeitet. „Ohne genaue Details zu verraten: 80 bis 85 Prozent der Strecken werden neu sein und mit viel mehr Sand und Dünen aufwarten“, sagt Rallye-Direktor David Castera. Auf 20 Prozent der Route wird die Navigationskunst und nicht die Zeit bewertet. Jeder extra zurückgelegte Kilometer soll Strafpunkte kosten. Die 43. Auflage des Offroadklassikers führt von Ha'il, im Norden des Landes zur südwestlichen Hafenstadt Jeddah. Der Großteil der rund 4000 Wertungskilometer wird vor und nach dem Ruhetag in der Hauptstadt Riad am 8. Januar in der riesigen, als „leeres Viertel“ bekannten, Sandwüste Rub al-Chali absolviert. ■ RK



ASO

Die Rallye Dakar kehrt zurück ins legendäre „leere Viertel“

Rallye Dakar

Audi mit Top-Trio

In Spanien macht die Runde, was Audi erst Ende Mai verkünden wollte: Die Ingolstädter verpflichten für die Rallye Dakar Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz und Mattias Ekström.

In seiner Heimat gilt Carlos Sainz als Nationalheld. Prompt sickerte im Rahmen der Rallye Andalusien, Auftakt zum FIA Cross-Country Weltcup, durch, dass der Ex-Weltmeister und dreimalige Dakar-Sieger zu Audi wechselt. Dem nicht genug verrät die spanische Sportzeitung „Marca“ mit Dakar-Rekordgewinner Stéphane Peterhansel und Ex-Rallycross-Weltmeister und DTM-Champion Mattias Ekström vorab „El Matadors“, also die Audi-Teamkollegen beim neuen Q Motorsport Team.

Nach der offiziellen Fahrervorstellung durch Audi erfolgt die Präsentation des innovativen T1-Offroad-Prototyps beim Goodwood Festival of Speed Anfang Juli. Er wird von einem Elektromotor angetrieben, der von einem TFSI-Verbrenner geladen ist. ■ RK



AUDI

Dakar-Audi: Fahrer stehen fest, Auto steht in Goodwood



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 66 54

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT AKTUELL für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfage.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum.



FRANK HERZOG

Der historische Tracktest – Lancia Delta HF Integrale von 1988

Tiefstapler aus Turin

Vor 33 Jahren gab in Portugal eine Rallye-Legende ihr Debüt: Mit dem Delta Integrale beherrschte Lancia die Szene jahrelang quasi nach Belieben. Auch weil die Italiener wohl recht kreativ dabei waren, das Leistungslimit von 300 PS zu umschiffen. Story einer Sport-Komödie.

Von: **Claus Mühlberger**

Der Schrecken der schlimmen Unfallserie mit den übermotorisierten Gruppe B-Autos im Jahr 1986 saß tief beim Sportverband FISA. Schnell wurden die bis zu 550 PS starken Mittelmotor-Projektile verboten. Sie machten die WM-Bühne frei für neue, mild motorisierte Hauptakteure, gebaut nach den restriktiven Vorschriften der Gruppe A. Das hieß: brave Blechautos, in einer Mindestauflage von 5000 Stück produziert. 300 PS, so lautete der Befehl der Sportbehörde FISA, sei das höchste der Gefühle. Fahrern, Fans und auch vielen Herstellervertretern missfiel die neue Selbstbeschränkung – als würde in der ausverkauften Arena di Verona nicht Placido Domingo performen, sondern bloß der Wendler.

Am konsequentesten ging Lancia mit dem Delta HF zu Werke. 1987 holten die Italiener den Markentitel und die ersten drei Plätze in der Fahrer-WM. Kein Wunder: Das seriennahe Reglement hatten die Turiner – angefangen von Lufteinlässen in der Frontschürze über den Hinterachs-Hilfsrahmen bis zum Reißen der geforderten Homologationsstückzahl – streckenweise schlicht ignoriert, kamen aber dank guter Verdrahtung mit der Sportbehörde damit durch. Die Saison ’87 hatte auf Schwäbisch gesagt „a Gschmäckle.“

Im Frühjahr 1988 löste der acht Zentimeter breitere Delta Integrale mit größeren Rädern (15 statt 14 Zoll), größerem Turbolader mit Overboost-Funktion und größeren Lufteinlässen den biederen HF ab, seine Überlegenheit war noch krasser als beim Vorgänger: Zu neun Rallyes trat Lancia mit dem Integrale an und holte dabei acht Siege. Noch nie gelang es einem Team, die Marken-WM so früh zu erobern. Der Integrale stellte mit seiner sagenhaften Erfolgsserie sogar den legendären Stratos in den Schatten. Lancia war derart überlegen, dass Sportchef Cesare Fiorio sogar einem Tracktest zustimmte – mitten in der Saison.

!

Der Delta Integrale gewann acht von neun WM-Einsätzen und pulverisierte erste Gruppe-B-Bestzeiten.

Großes Selbstbewusstsein

Nach Dutzenden von teils zähen Telefonaten war es im Juni 1988 so weit. Als erste Zeitschrift der Welt durfte „sport auto“ dem Gruppe-A-Wunderauto auf den Zahn fühlen. Und sogar die Beschleunigung messen. Das alles mitten in der Saison. Die Kapazitäten der Werksmannschaft aus Turin waren nahezu unerschöpflich, und das Selbstbewusstsein ihrer Capos unerschütterlich.

Doch dann die Enttäuschung: 5,7 Sekunden lautete der mit Peiseler-Rad ermittelte Bestwert für den Spurt 0 auf 100 km/h. Das sollte wirklich schon alles sein? Der Werkswagen von 1988 war somit nur unwesentlich schneller als der bravere Delta HF 4WD der Brüder Ronald und Günther Holzer aus der Deutschen Rallye-Meisterschaft von 1987.

260 PS billigte Lancia dem Zweiliter-Turbo offiziell zu. Das Leergewicht des zierlichen Vier-

türers lag bei schmalen 1120 Kilogramm. Und dennoch. Wir hatten uns schon einen Null-auf-hundert-Wert von deutlich unter fünf Sekunden erhofft.

Doch Lancia inszenierte an diesem schönen Frühsommertag auf einem kleinen Flugfeld nahe Turin wohl eine Komödie. Als es ans Messen ging, zeigte das mechanische Manometer nur noch karge 0,8 bar Ladedruck. Morgens, beim ersten Proberitt zum Kennenlernen, standen noch 1,2 bar zur Verfügung. Da hatte sich der Integrale noch wie ein echter Muskelprotz angefühlt. Wohin bis Mittag der Boost verschwand, bleibt bis heute ein Geheimnis.

Ungünstig wirkte sich beim Messen auch die extrem kurze Achsübersetzung aus. Kurz vor der 100-km/h-Marke war der Vierzylinder bei seiner Höchstdrehzahl von 7200/min angekommen. Er verlangte also schon bei 95 km/h nach dem vierten Gang. Bei der Messung waren also drei Schaltvorgänge nötig. Suboptimal für schnelle Zeiten. Doch die Lancia-Oberen waren sichtlich zufrieden. Denn diese Beschleunigungsmessung durch ein neutrales Fachmagazin schien den Beweis zu erbringen, dass die Überlegenheit ihrer Integrale keineswegs damit zu erklären sei, dass das 300-PS-Limit nur in der Theorie existierte – die Regelwächter der FISA in Paris könnten ruhig weiterschlafen.

Dabei gab es des Öfteren zweifel an der Legalität der gewonnenen Leistung. Die von der Konkurrenz genährten Anschuldigungen reichten von zu großen Air-Restriktoren über illegales Benzin bis hin zu einer streng verbotenen Lachgas-Einspritzung. Fakt ist: Lancia wurde nie überführt oder gar bestraft. Fakt ist auch: Trotz der offiziellen 300-PS-Regel waren physikalisch auch ohne Betrug mühelos 400 PS möglich. Der Integrale pulverisierte erste Gruppe-B-Bestzeiten. „Der ist schneller als der Delta S4“, gestand Massimo Biasion schon vor dem Debüt. Der Doppelweltmeister distanzierte in Portugal den Zweiten um neun Minuten.

Der Integrale in der Rallyeversion war ein Genuss für den Fahrer. Zumindest, sofern der Pilot mit der seltsamen Sitzposition klar kam: Der Lenker thronte hoch, sehr hoch im Schalensitz, und das Lenkrad stand beinahe so flach wie in einem Fiat Ducato-Lieferwagen. Doch das Handling war exzellent. Der Integrale – das war pures Fahrvergnügen. Kaum eine Spur von jenem zähen Untersteuern, das damals den meisten Rallye-Allradlern anhaftete. Leichtes Gaslupfen genügte, um das Heck ausschwenken zu lassen. Mit der feinfühligen Servolenkung war der Delta spielerisch leicht zu kontrollieren. Haarnadelkurven waren mit gezieltem Einsatz der Handbremse ein Spaß ohne Reue.

Turiner Materialschlacht

Die Sportabteilung von Lancia konnte Ende der Achtziger aus dem Vollen schöpfen. Jährlich wurden 30 Werksautos gebaut. Nur selten kam ein Rallye-Integrale bei mehr als einer WM-Rallye zum Einsatz. Danach wurde er zum „Muletto“, zum Trainingsauto, degradiert oder an Privatfahrer verkauft. „Zu einem sehr günstigen Preis“, betonte Cesare Fiorio. „Weniger als 150 000 Mark.“ Hätte man doch damals zugeschlagen. Ein Blick ins Internet zeigt: Ein Rallye-Integrale Baujahr 1991 stand schon für stattliche 525 000 Euro zum Verkauf. ■

DIE TECHNIK

Motor und Kraftübertragung
R4-Turbomotor, Hubraum 1995 cm^3, Leistung 260 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 390 Nm bei 4000/min, max. Ladedruck 1,2 bar (1,5 bar bei Overboost). Sechsgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb, Ferguson-Zentraldifferenzial, Lamellen-Sperrdifferenzial vorn, Torsen-Sperrdifferenzial hinten.

Maße und Gewicht
L x B x H: 3900 mm x 1700 mm x 1360 mm, Stahlkarosserie, Reifengröße 24/61 x 16 (Asphalt), 14/62 x 15 (Schotter), Gewicht 1120 kg.

Fahrleistungen (Messwert)
0–100 km/h 5,7 s



FRANK HERZOG

Enttäuschende Messung: 5,7 Sekunden bis Tempo 100 – das soll alles sein?



SABINE HOFMANN

Fette Gummispuren auf korsischem Asphalt – mit nur 260 PS?


FRANK HERZOG

Merkwürdige Froschhaltung: Man hockt sehr hoch hinter dem flachen Volant



SABINE HOFMANN

Die Legalität des Turbomotors war nicht immer über alle Zweifel erhaben



ADAC

Zwei Siege, Startplatz zwei und eine Pole: Luca Engstler war der dominierende Fahrer

Engstler fast perfekt

Mit einem Doppelsieg und 68 von 70 möglichen Punkten startete Luca Engstler (Hyundai) nahezu perfekt in seine Jagd auf den Meistertitel.

Von: **Michael Bräutigam**

Der erste Tabellenführer war aber nicht Engstler, sondern sein neuer dänischer Teamkollege Martin Andersen. Der sicherte sich halbwegs sensationell die Pole-Position fürs Samstagsrennen und sorgte damit für einige verwunderte Blicke. Er hatte seinen zweiten Schuss etwas früher gesetzt als die ganz großen Favoriten und fuhr damit die goldrichtige Taktik. Weil durch eine gelbe Flagge kurz vor Schluss keine Verbesserungen möglich waren, musste sich auch Engstler als Titelaspirant Nummer eins im Kampf um die Pole geschlagen geben. „Die zwei Zehntel wären gegangen“, sagte der 21-Jährige.

Andersen war natürlich überglücklich, dass er die seit diesem Jahr vergebenen zehn Punkte für den besten Startplatz bekam: „Wir waren schon im Training am Freitag schnell, und heute ist mir eine sehr gute Runde gelungen.“

> „Wir waren schon im Training am Freitag schnell, und heute ist mir eine sehr gute Runde gelungen.“
>
> Pole-Mann Martin Andersen

Andersen zahlt Lehrgeld

Im Rennen aber musste der amtierende Vizemeister der TCR Dänemark Lehrgeld bezahlen. Zunächst musste er am Start sowohl Engstler als auch Dominik und Marcel Fugel (beide Honda) vorbeiziehen lassen. Dann bauten die Reifen stark ab. In seiner heimischen Serie fährt man 15-Minuten-Sprints. Die deutsche Renndistanz von 30 Minuten plus einer Runde sorgte dafür, dass sowohl Andersen als auch einige andere Piloten Reifenprobleme bekamen. Im Hyundai-Lager zeigte man sich überrascht. „Wir fahren ja nicht zum ersten Mal hier, aber solche Probleme hatten wir noch nie“, sagte Engstler-Teammanager Kurt Treml.

Auch beim für seine Longrun-Qualitäten bekannten Honda lief es auf die Renndistanz nicht perfekt. Dominik Fugels Pneus knickten am Ende komplett ein, der Setup-technisch etwas konservativer fahrende Bruder Marcel kam dadurch noch mal ran, gab sich aber mit P3 zufrieden. „Die Top 3 in der Saison wären das Ziel“, so der letztjährige Meister der Honda Junior Challenge.

Dass Bruder Dominik, seines Zeichens Vorjahres-Dritter, überhaupt wieder in der TCR Germany startet, liegt am kurz vor Saisonbeginn geplatzten GT-Masters-Projekt mit dem Honda NSX. „Da sagen wir nix zu“, kommentierte Dominik, der zusammen mit Marcus Påverud hätte starten sollen. Sehr wohl hielt er aber fest: „Dafür, dass ich zum ersten Mal in diesem Jahr im TCR-Auto sitze, bin ich zufrieden.“ Auch im zweiten Lauf sah er die Zielflagge als Zweiter, eine Zeitstrafe ließ ihn jedoch noch hinter Nico Gruber in einem weiteren Engstler-Hyundai fallen.

Souveräner Engstler

„Für das, was in der Fahrerbesprechung besprochen wurde, war die Strafe okay“, sagte Gruber. Im Briefing war festgelegt worden, dass Überholmanöver mit Vorbande nicht straffrei bleiben. Beim entscheidenden Angriff in der letzten Runde touchierten sich der Fugel-Honda und der Gruber-Hyundai mehrfach, bis Fugel vorbei war. „Ich habe mir nichts vorzuwerfen. Ich habe die Lücke gesehen und sie genutzt“, sagte Fugel.

Über jeden Zweifel erhaben war dagegen Luca Engstler. Auch im zweiten Durchgang, diesmal von Pole, konnte er das Rennen kontrollieren und hielt die Verfolger stets außerhalb eines möglichen Angriffsfensters. Der Lohn: zweimal 25 Punkte für den Rennsieg, einmal acht und einmal zehn Punkte fürs Qualifying – macht unterm Strich 68 von 70 möglichen Punkten für den Vizemeister des Jahres 2018. „Insge-

samt ein sehr guter Auftakt", befand der Allgäuer bescheiden.

Der Vortages-Dritte Marcel Fugel legte sich ebenfalls mit einem Engstler-Hyundai an, denn Andersen touchierte bei einem Angriff den roten Honda Fugels, stellte ihn quer und kassierte dafür eine Durchfahrtsstrafe. Fugel hatte mit flatterndem Splitter letztlich keine Chance mehr, den Speed zu halten, und wurde Siebter.

Schneller Italiener

In der zweiten Reihe hinter den Podiumsplätzen war Serienneuling Eric Scalvini die Entdeckung des Wochenendes. Der Cupra-Pilot vom Team Wimmer Werk Motorsport konnte wegen einer Corona-Infektion nicht am offiziellen Test teilnehmen und wurde dort von Felix Wimmer vertreten. So wussten nur Insider um die Qualitäten des 26-jährigen Italieners. Dessen Vorgeschichte ist nicht nur wegen seines Vizetitels in der TCR Italien 2017 interessant. 2018 wurde ihm für zwei Monate die Rennlizenz entzogen, weil er in einer Aufwärmrunde einen Gegner aufs Dach gelegt hatte. Beim Einstand in der TCR Germany blieb er brav und zeigte sein Potenzial. Dank gutem Reifenmanagement überholte er in der zweiten Rennhälfte des Samstags Gegner um Gegner und belegte P4 – obwohl er eine Position nach einem vermeintlich unsauberen Duell kurzfristig hatte zurückgeben müssen. Nach P4 im Sonntags-Quali beschädigte er sich im Rennen den Splitter und wurde nach langem Kampf mit René Kircher Fünfter.

Kircher fuhr in seinem Oettinger-Golf speziell am Sonntag bockstark, nachdem er sich den Samstag durch einen Frühstart selbst vermasselt hatte. Wäre er früher an Scalvini vorbeigekommen, hätte er ums Podium kämpfen können. In der Junior-Wertung, die in Oschersleben zweimal an Gruber ging, ist Kircher jedenfalls voll dabei.

Der Saisonauftakt in Oschersleben mit 17 Autos und jeder Menge Positionskämpfe macht Lust auf den Rest des Jahres. Schon jetzt steht aber fest: Wer Meister werden will, muss erst mal an Luca Engstler vorbei. ■



ADAC

Die ersten Verfolger: Dominik und Marcel Fugel blieben in Schlagdistanz



ADAC

Guter Einstand: Neuling Eric Scalvini fuhr beim Debüt zweimal in die Top 5

AUS DEM FAHRERLAGER

ALTHERREN-CLUB
Neu ist in diesem Jahr die Trophy-Wertung für Fahrer über 40 Jahre. Der Heilbronner Unternehmer Roland Hertner ist dabei mit seinen 61 Jahren nicht nur der älteste Pilot im Feld, in Oschersleben konnte er auch in beiden Rennen den Trophy-Sieg holen. Günter Benninger, Peter Gross und Christian Voithofer sind die weiteren „alten Herren".

NICHT IN ZANDVOORT
Die TCR Germany fuhr bisher fast alle Rennen im Rahmen des ADAC GT Masters aus. In diesem Jahr geht man wieder „fremd": Am 18./19. September wird man beim ADAC Racing Weekend in Hockenheim starten. Damit gastiert man 2020 gleich zwei Mal im badischen Motodrom. Dafür lässt man das Niederlande-Gastspiel in Zandvoort aus.

NIEDERTSCHEIDER BEI SING
Bis 2019 fuhr Lukas Niedertscheider noch selbst in der TCR Germany mit, 2020 war er für HP Racing an Jan Seyfferts Auto aktiv. Auch 2021 ist der Österreicher wieder im Fahrerlager anzutreffen: Er hat beim Team RaceSing angeheuert und ist Daten- und Setup-Ingenieur am Auto von Patrick Sing.

EIN HAUCH VON DTM
Das Team JP Motorsport, das in diesem Jahr sporadische DTM-Einsätze für Christian Klien stemmt, ist auch in der ADAC TCR Germany vertreten. Sie betreuen den VW Golf GTI TCR des Polen Szymon Ladniak.

OSCHERSLEBEN (D), 1. RENNEN

1. von 14 Läufen, 21 Runden à 3,667 km (17 gestartet, 16 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	32.52,305 min
2.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 2,927 s
3.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 3,083 s
4.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 7,433 s
5.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 7,714 s
6.	Martin Andersen (DK), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 15,237 s
7.	Philipp Regensperger (D), Lubner Motorsport	Opel	+ 18,613 s
8.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 24,403 s
9.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai	+ 31,675 s
10.	Albert Legutko (PL), Albert Legutko Racing	Honda	+ 43,335 s

Schnellste Runde: 1.31,930 min (Engstler)

OSCHERSLEBEN (D), 2. RENNEN

2. von 14 Läufen, 20 Runden à 3,667 km (17 gestartet, 16 gewertet)

1.	Luca Engstler (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	31.51,166 min
2.	Nico Gruber (A), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 4,277 s
3.	Dominik Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 4,284 s*
4.	René Kircher (D), Volkswagen Team Oettinger	Volkswagen	+ 6,967 s
5.	Eric Scalvini (I), Wimmer Werk Motorsport	Cupra	+ 11,491 s
6.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai	+ 14,862 s
7.	Marcel Fugel (D), Honda ADAC Sachsen	Honda	+ 21,084 s
8.	Robin Jahr (D), ROJA Motorsport by ASL Lichtblau	Hyundai	+ 28,005 s
9.	Albert Legutko (PL), Albert Legutko Racing	Honda	+ 39,712 s
10.	Roland Hertner (D), Hyundai Team Engstler	Hyundai	+ 39,917 s

Schnellste Runde: 1.32,202 min (Engstler) *inkl. 1,5-Sek.-Strafe

STAND FAHRER

1.	Engstler	68 Punkte
2.	D. Fugel	46
3.	Gruber	43
4.	M. Fugel	32
5.	Scalvini	29
6.	Andersen	29
7.	Kircher	23
8.	Karklys	21
9.	Regensperger	14
10.	Legutko	13

STAND TEAMS

1.	Hyundai Team Engstler	91 Punkte
2.	Honda ADAC Sachsen	62
3.	Wimmer Werk Motorsport	31

STAND JUNIOREN

1.	Gruber	26 Punkte
2.	Kircher	14
3.	Regensperger	11
4.	Legutko	10

Nach Strich und Faden dominiert: Alle vier Hendrick-Chevys vorn

NASCAR

Die Hendrick-Show

Das Hendrick-Team dominierte auf der Monster Mile von Dover nach Belieben. Am Ende liefen ihre vier Camaros auf den ersten vier Plätzen ein. Alex Bowman sicherte sich den zweiten Saisonsieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Einzige im Hendrick-Team, der nach diesem Rennen nicht sein breitestes Grinsen aufgelegt hatte, war Kyle Larson. Der Zweite der Vorwoche lief auch diesmal auf dem zweiten Rang ein. Anders als in Darlington wurde er aber nicht von einem dominierenden Fahrer geschlagen, sondern war das eigentlich selbst. In 263 der ersten 303 Runden überquerte der Hendrick-Neuzugang die Ziellinie als Führender, nach Siegen in den ersten beiden Stages schien also auch der zweite Saisonerfolg nurmehr Formsache zu sein.

Doch die Crew der Nummer 5 (Larson) konnte nur verdutzt zusehen, wie die Stallgefährten von der Nummer 48 (Bowman) den letzten Stopp 97 Runden vor dem Ende in gefühlter Rekordzeit abspulten und dadurch ihren Fahrer in Führung katapultierten. Auf der berühmt-berüchtigten „Monster Mile“ funktioniert aber traditionell nur die untere Linie, so kam Larson nicht mehr am Teamkollegen vorbei.

Petty-Rekord wackelt

„Ihr habt das Rennen gewonnen, nicht ich“, funkte Bowman noch während der Ausrollrunde an seine Box, wo sich die Mannschaft rund um Crewchief Greg Ives bereits in den Armen lag. Für das Hendrick-Team wurde der Renntag in Dover ebenfalls zum ganz großen Feiertag.

„So nervös wie heute war ich noch bei keinem Rennen“, musste auch Teambesitzer Rick Hendrick durchschnaufen. Er tigerte in der Schlussphase sichtlich angespannt im Boxenbereich umher, denn Joey Logano im besten Penske-Ford schien nach einem späteren Stopp und frischer bereift noch zum potenziellen Party-Crasher zu werden.

Doch William Byron, der sein elftes (!) Top-10-Resultat in Folge einfahren konnte, kam auf P4 dann doch nicht mehr ernsthaft unter Druck von Logano, und so war der erste Vierfach-Sieg für das Hendrick-Team perfekt. Damit zählt man nun zu einem denkbar exklusiven Kreis: 1956 und 1957 gelang Peter DePaolo Racing dieses Kunststück gleich zwei Mal. Ansonsten brachte nur Roush Fenway Racing (2005 in Homestead) ein solches Ausnahme-Ergebnis zustande.

Auch in Sachen Owner-Siege ist Hendrick, die Ende der 1980er-Jahre ganz klein in der NASCAR angefangen haben, auf dem besten Weg, Geschichte zu schreiben. Man ist kurz davor, die Rekordmarke von 268 Owner-Siegen zu knacken. Den hat aktuell noch Petty Enterprises – Dover war Hendricks Nummer 267.

Bereits fürs kommende Wochenende stehen die Chancen gut, dass man gleichziehen kann. Roadcourse-Spezialist Chase Elliott geht als großer Favorit zur Premiere nach Austin. Es wäre höchste Zeit für einen Sieg, denn noch steht der Titelverteidiger ohne einen Saisonsieg da – als einziger Hendrick-Pilot.

Zur Halbzeit der Regular Season hat sich Tabellenführer Denny Hamlin derweil, ebenfalls sieglos, ein Polster von 101 Punkten aufgebaut. Er holte in Dover die zehnte Top-10-Platzierung. ■

NASCAR CUP SERIES

Dover/Delaware (USA)
13. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
2.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
3.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
4.	William Byron (USA)	Chevrolet
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Kevin Harvick (USA)	Ford
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
9.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
10.	Cole Custer (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 13 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	574 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	473
3.	Truex Jr. (Toyota)	472
4.	Logano (Ford)	442
5.	Larson (Chevrolet)	440
6.	Blaney (Ford)	438
7.	Elliott (Chevrolet)	432
8.	Harvick (Ford)	427
9.	Keselowski (Ford)	404
10.	Kyle Busch (Toyota)	383


NASCAR

Zweiter Saisonsieg: Alex Bowman



Action-Garantie: Die WTCR 2021 wird wohl hart umkämpft sein

WTCR

WTCR

Ein starker Jahrgang

Am Montag präsentierte die WTCR die Starterliste für den Weltcup 2021. Mit Rob Huff rutschte auch noch ein Weltmeister ins 22-köpfige Feld. Er wird den vierten Cupra Leon von Zengo pilotieren.

Von: **Michael Bräutigam**

Kurz vor Herausgabe der Starterliste wurde auch endlich offiziell, dass das Team ALL-INKL.COM Münnich Motorsport erneut alle vier Hondas einsetzen wird. Die Teamzusammensetzung bleibt dabei unverändert: Esteban Guerrieri und Néstor Girolami spannen in einem Sub-Team zusammen, Tiago Monteiro und Youngster Attila Tassi im anderen.

Nach dem Corona-bedingt etwas schwächeren Jahr 2020 hat sich die WTCR in Sachen Starterzahlen wieder etwas berappelt. Zwar kommt man noch nicht ganz an die Quantität von 2019 heran, doch eine Fahrerin und 21 teils hochdekorierte Fahrer setzen sich zu einem Feld zusammen, das viel Spannung und Action im Kampf um den TCR-Weltpokal verspricht.

Ebenfalls kurz vor Toresschluss wurde in Person von Rob Huff ein spektakulärer Rückkehrer bekannt. Der WTCC-Champion von 2012 und amtierende STCC-Meister hat bei Zengo Motorsport angeheuert und wird dort einen von vier Cupra Leon pilotieren. Schon 2013 fuhr Huff einen Leon auf Welt-Ebene, damals noch in Diensten des Münnich-Teams.

Wundertüte Hyundai

Audi kehrt nach einem Jahr Pause mit vier teils werksunterstützten und vor allem neuen RS 3 LMS zurück, die allesamt mit siegfähigen Fahrern besetzt sind. Sie treffen neben den starken Cupra- und Honda-Fahrern auf die amtierenden Meister von Lynk & Co sowie sechs Hyundai von Engstler, BRC und Target.

Hyundai ist die Wundertüte im WTCR-Feld 2021. Nach dem durchwachsenen vergangenen Jahr will man mit den drei Teams und sechs neuen Elantra N TCR wieder siegen können. Der Elantra hat in der TCR Europe auf Anhieb gewonnen und war auf der Nordschleife ebenfalls schnell – nun ist die Frage, ob es auch in der WTCR wieder nach vorne geht. ■

Supercars

Australien im Plan?

Zuletzt gab es Gerüchte, dass die neuen Supercars ab 2022 verschoben werden. Nun sagt ein Statement das Gegenteil.

Die Supercars-Welt war in der Zukunftsfrage offenbar gespalten: Während das GM-Lager sich im Plan wähnte, war man bei Ford eher der Meinung, dass die Einführung der neuen Fahrzeuggeneration auf 2023 verschoben werden sollte. Drei Gründe: mangelnde Kommunikation seitens der Supercars-Orga an die Teams, die vermutlich sehr unterschiedlichen Motoren und die bereits jetzt deutlich höheren Kosten als avisiert. In einem Meeting vergangenen Dienstag wurde nun aber klargestellt: Die „Gen3“ sind auf Kurs und sollen wie geplant ab 2022 eingesetzt werden.

„Wir arbeiten weiter an einer Einführung 2022 und werden in den kommenden Monaten immer wieder die Situation bewerten“, heißt es in dem entsprechenden Statement. Bislang wurde nur das GM-Chassis vorgestellt. Ende des Jahres sollen beide Gen3-Autos erstmals getestet werden. ■ MBR



TRIPLE EIGHT

Gen3: Bisher ist der neue Chevrolet Camaro nur ein nackter Rohrrahmen

NASCAR Xfinity Series

Cindric: Dritter Sieg

Titelverteidiger Austin Cindric (Ford) hat in Dover seinen dritten Saisonsieg geholt und liegt schon wieder auf Titelkurs in der zweiten NASCAR-Liga.

Er straft seine Kritiker Lügen. Auch wenn Austin der Sohn von Penske-Präsident Tim Cindric ist, auf der Strecke setzt er sich immer wieder gegen die Konkurrenz durch. Beim zehnten Saisonlauf der zweiten Liga in Dover holte er sich bereits seinen dritten Saisonsieg und liegt damit vor seinem bereits fixen Aufstieg in den Cup wieder auf Titelkurs. Er hat 62 Punkte Vorsprung vor seinem ersten Verfolger Daniel Hemric und liegt auch in der noch virtuellen Playoff-Tabelle vorn.

Neben Cindric machten derweil in Person von Josh Berry und Ty Gibbs zwei weitere Stars der Zukunft in Dover von sich Reden. Gibbs, Enkel von Joe Gibbs, war zum fünften Mal dabei und fuhr zum vierten Mal in die Top 5. Martinsville-Sieger Berry lenkte seinen Camaro von JR Motorsports zum zweiten Mal in Folge auf P2. ■ MBR



NASCAR

Schon drei Siege in zehn Rennen: Austin Cindric hat den Titel im Visier

ADAC

Am 15. Mai übergab Hermann Tomczyk das Zepter des ADAC-Sportpräsidenten an Dr. Gerd Ennser. In Teil 2 des MSa-Interviews lässt er seine Amtszeit Revue passieren, bewertet die Zukunftschancen des Motorsports und blickt auf den bevorstehenden Ruhestand.

Von: **Michael Bräutigam**

Können Sie sich noch an Ihren ersten Auftritt als ADAC-Sportpräsident erinnern?
Ich glaube, die Wahl war an einem Samstag in Dortmund, das war um 11 Uhr vorbei. Danach bin ich nach Zolder zum STW Cup gefahren. Dort bin ich um 14 Uhr aufgeschlagen und habe es mir gleich angeschaut.

Was war der schönste und was der schwierigste Moment in Ihrer Amtszeit?
Es war toll, als wir zwei Formel-1-Läufe in Deutschland hatten, und als wir immer wieder die Bernie Ecclestone Trophy gewonnen haben. Einmal wurde diese aus irgendwelchen Gründen nicht in Paris vergeben, sondern am Nürburgring. Das war eine besondere Erinnerung. Der erste F1-Lauf der Motorboote in Stralsund war ebenfalls ein Highlight. Das erste Mal Rallye-WM in Trier, mit diesem Flair und den ganzen Leuten auf dem Stadtplatz, war sensationell. Es gab viele schöne Momente. Ein schöner und zugleich bitterer Moment für mich war, als mein Sohn nach elf Jahren DTM-Meister geworden ist, ich aber wegen einer eigenen Veranstaltung nicht dabei sein konnte. Wir waren in Hockenheim beim ADAC-Finale, er ist gleichzeitig in Valencia beim vorletzten Rennen Meister geworden. Tiefschläge gab es nicht, aber Situationen, in denen ich gemerkt habe: Da muss man was anders machen, wenn man etwas erreichen möchte. Egal ob in den internationalen Gremien oder in Deutschland. Im ADAC habe ich am Anfang mal versäumt, die Sportleiter der 18 Regionalclubs mitzunehmen. Die sagen einem dann schon, dass es nur auf ihre Weise geht.



ADAC/GRUPPE C

Staffelstab übergeben: Hermann Tomczyk wurde von Dr. Gerd Ennser (r.) als ADAC-Sportpräsident abgelöst

Wie hat sich der Motorsport in den 24 Jahren verändert?
Ich schaue nicht auf die 24 Jahre,

„Es war toll, zwei F1-Läufe in Deutschland zu haben“

sondern auf die gesamten 50. Früher war die Entwicklung rudimentärer und sichtbarer. Heute muss man viele Dinge gar nicht mehr probieren, sondern es wird im Simulator angeschaut. Die Hersteller nutzen den Motorsport auch heute noch, um viele Probleme zu lösen und unter Extrembedingungen auszutesten. Das ist aber viel schleichender, ruhiger, und deshalb fällt es nicht so auf. Als Audi in die Rallye-WM eingestiegen ist, war es ganz offensichtlich: Das ist Technologie, das ist Allrad-Antrieb! Motorsport hat nicht aufgehört, Entwicklungshelfer für Hersteller zu sein, aber solche markanten Themen fehlen in den letzten Jahren. Was sich auch verändert hat, ist die Einstellung der Hersteller zum Motorsport. Das ist heutzutage alles ausgelagert in irgendwelche Sport-GmbHs oder integriert in die Marketing-Abteilung. Aktuell machen viele Kundensport, um Geld zu verdienen und schauen dann, was sie noch machen können. Das wird sich aber mit den neuen Technologien auch wieder ändern.

Vor 24 Jahren gab es Kundensport fast gar nicht. Jetzt hat man GT3, GT4, TCR …

Das ist für mich ein Phänomen. Ein Hersteller baut ein Auto, und man würde denken, es kaufen sich Leute solche Autos, die damit ein bisschen Rennen fahren. Davon kann aber der Motorsport nicht leben. Solche Leute gibt es auch, aber in der GT3-Szene wird ja alles professionell umgesetzt, also ist man wieder im Business-Bereich. Wir haben Profi-Teams und lauter Profis als Fahrer. Es ist beachtlich, dass das weltweit funktioniert und dass die Hersteller Hunderte von Autos verkaufen. Ich frage mich schon manchmal, wie das alles geht.

Wie schwierig wird es der Motorsport künftig haben?

Es wird die Herausforderung bleiben, dass sich der Motorsport wie immer in Richtung Zukunft orientieren muss. Brauchen wir veränderte Formate? Veränderte Antriebssysteme? Wo steht der Motorsport im gesellschaftlichen Ansehen? Der Motorsport muss sich anpassen, auch die Autos und die Technik. Er muss auch dafür arbeiten, dass er seinen Stellenwert in der Gesellschaft behält, was aber nicht so einfach ist, weil sich die Gesellschaft ebenfalls weiterentwickelt. Nachhaltigkeit im Motorsport heißt für mich auch nicht nur, dass die Autos umweltfreundlicher werden. Die Frage ist: Wie muss ich eine Veranstaltung organisieren? Wie zeitaufwendig darf das alles sein? Vielleicht ist es in ein paar Jahren so, dass das dritte oder vierte Ticket günstiger wird, wenn man zu viert in einem Auto anreist. Ich bin froh, dass wir im GT Masters mit BWT einen Sponsor gefunden haben, der über das Sponsoring hinaus etwas leistet und die Einwegflaschen im Fahrerlager ersetzen will.

> „Ich habe gelernt, wie wichtig es ist, dass Deutschland eine starke Position in der FIA hat. Ich glaube auch, dass wir das vorher nicht gehabt haben.“
>
> Hermann Tomczyk

Welche Wünsche und Tipps geben Sie Ihrem Nachfolger mit auf den Weg?

Ich kenne ihn schon lange. Auch bei der FIA habe ich ihn in der Formel 1 damals als meinen Nachfolger eingebracht. Er hat viele Möglichkeiten, aber auch keine leichte Aufgabe. Er muss selbst seinen Weg gehen und seinen eigenen Stil finden. Wenn sich nach so langer Zeit etwas ändert, besteht auch immer die Chance, dass sich die Kräfte neu sortieren. Vielleicht findet er junge Leute an der Basis, die bei neuen Ideen mitziehen. Die Herausforderungen sind sowieso da. Ob das nun eSports ist oder unser Opel e-Rally Cup, den ich ihm noch mit auf den Weg gebe. Ich finde dieses Thema übrigens genauso spannend wie damals den Opel Adam Cup. Ansonsten wünsche ich meinem Nachfolger natürlich viel Erfolg. Wir haben den Motorsport beim ADAC fest verankern können, und da sollte er nahtlos anschließen. Das schaue ich mir an und melde mich vielleicht auch das ein oder andere Mal, um ein Thema mit ihm zu diskutieren.

Sie sind auch FIA-Vizepräsident. Werden Sie Ende des Jahres als Nachfolger von Jean Todt kandidieren?

Ich habe in meinem Leben viele Ehrenämter gemacht und habe immer entschieden, wann ich damit aufhöre. Bei der FIA läuft meine Amtszeit ebenfalls Ende des Jahres aus, und ich werde ganz sicher nicht für die Nachfolge des scheidenden Präsidenten kandidieren. Ob und wie ich in der FIA überhaupt weitermache, hängt davon ab, wie der Übergang für Deutschland aussehen könnte. Ich habe gelernt, wie wichtig es ist, dass Deutschland eine starke Position in der FIA hat. Ich glaube auch, dass wir das vorher in der aktuellen Stärke nicht gehabt haben. Wir sind in fast allen Kommissionen vertreten, und die DMSB Academy wird sogar von der FIA gebucht. Wir haben in allen FIA-Top-Meisterschaften Deutsche. Deutschland hat dort ein Gewicht, und das soll auch so bleiben. Ich mache meine Zukunft bei der FIA also davon abhängig, welchen Übergang wir dort schaffen.

Wie unruhig wird Ihr Ruhestand aussehen?

Ich hatte noch nie den Luxus, dass ich mir solche Gedanken mache. Das lasse ich, auch Corona-bedingt, einfach auf mich zukommen. Ich habe mich in letzter Zeit viel um mich und meine Gesundheit gekümmert, es stand auch eine größere OP an. Wenn es mir gut geht und Corona vorbei ist, werde ich mir überlegen, wie das Leben ausschauen kann. Es wird sicher nicht ohne Motorsport gehen, dafür bin ich dem Sport noch zu sehr verfallen. Das muss aber nicht mit einem Amt oder Job einhergehen. Ich habe keine Angst, dass mir langweilig werden wird.

Was bewegt Sie neben Motorsport noch?

Skifahren ist der Grund, warum ich ein neues Knie bekommen habe. Da habe ich noch ein bisschen was in der Pipeline. Mein älterer Sohn ist jedes Jahr beim Heli-Skiing in Kanada. Das wäre so ein Erlebnis, das ich mir auch mal gönnen könnte. Ich tauche unheimlich viel, auch wenn da natürlich zuletzt alles ausgefallen ist. Ansonsten fahre ich zu Hause gerne Rad oder Motorrad. Autos werden auch immer ein Thema bleiben. Ich hoffe, dass wir noch eine Zeit lang fahren dürfen nach der Wahl (lacht).

Strietzel Stuck hat letztens mit 70 Jahren sein Renn-Comeback gegeben. Wird aus dem ehemaligen Rennfahrer Hermann Tomczyk auch noch mal ein aktiver?

Dieses Thema habe ich tatsächlich lange im Kopf gehabt. Mit knapp 50 bin ich noch mal die Arctic Rally gefahren, dann gab es bei uns einen R2-Test, der mir auch viel Spaß gemacht hat. Da dachte ich mir: Ein bisschen rumfahren könntest du schon noch. Aber mittlerweile scheidet das aus. Ein Rennauto oder ein schnelles Auto bewegen, gerne – auch auf einer Rennstrecke, bei einem Testtag oder so. Aber man muss seine Grenzen kennen. Man muss wissen, was einem noch gut tut und was nicht. Mir täte es sicher nicht gut, mich irgendeinem Wettbewerb zu stellen, denn da kann man nicht mehr gut ausschauen. Alles zu seiner Zeit. ■



Hermann Tomczyk

Geburtstag: 15.12.1950
Geburtsort: St. Georgen
Herkunftsland: Deutschland



Wettermeister

Nach seinem emotionalen Sieg in Jerez legte Jack Miller gleich den nächsten nach und gewann das Flag-to-flag-Rennen spektakulär. Doch Fabio Quartararo ist wieder WM-Leader.

Von: **Imre Paulovits**

Was ein Sieg alles verändern kann. Irgendwie wirkte Jack Miller in der letzten Zeit etwas verspannt. 1772 Tage hatte er von seinem ersten bis zu seinem zweiten MotoGP-Sieg gebraucht, nun hat er innerhalb von 14 Tagen gleich den dritten geliefert. Wenn er diesmal auch lange nicht so emotional war wie in Jerez, war er doch völlig aufgekratzt. „Irgendwie ist das so völlig unwirklich. Jemand sollte mich kneifen, damit ich aufwache oder es glaube“, meinte er.

Den Widrigkeiten zum Trotz

Es ist aber Wirklichkeit. Miller hat spektakulär geliefert und sein außergewöhnliches Talent mehrfach unter Beweis gestellt. Als sei das Fahren mit einem MotoGP-Motorrad auf dem Bugatti-Circuit von Le Mans vor allem bei niedrigen Temperaturen nicht schon schwierig genug, hatte der Aus-tralier auf seiner Siegesfahrt zusätzlich eine ganze Reihe von Widrigkeiten zu überwinden. Zunächst einen Ausritt ins Kiesbett, aus dem er dank seiner Offroad-Fahrkunst sauber wieder auf die Strecke kam. Dann fuhr er an dem 60-km/h-Schild an der Boxengassen-Einfahrt mit 72 km/h vorbei und bekam dafür eine doppelte Longlap-Penalty. „Ich bin es ja gewohnt, dass ich in Frankreich ständig geblitzt werde“, meinte er hinterher. „Aber in dem Moment, als meine Strafe auf dem Display aufleuchtete, hatte ich keine Ahnung, was ich falsch gemacht hatte. Ich dachte zuerst, sie hätten sich mit meiner Startnummer vertan.“ Doch Miller zeigte bei dem sintflutartigen Regen eine Pace, die so viel schneller war als die von Fabio Quartararo, dass er den Yamaha-Werkspiloten trotz Strafe zweimal in Windeseile wieder eingeholt hatte und sich in Führung setzte. Der Wind und die Sonne trockneten den Asphalt schnell wieder ab. Während Millers weicher hinterer Regenreifen begann sich aufzulösen, pflügte Johann Zarco mit der härteren Mischung vorn und hinten unaufhaltsam nach vorne und machte pro Runde über anderthalb Sekunden gut. „Ich hatte mir schon überlegt, ob ich noch einmal in die Box sollte, um wieder mit Slicks rauszufahren, aber die Boxengasse ist hier einfach zu lang. Daher blieb ich draußen, habe gepusht, wie ich nur konnte, und konnte so den Vorsprung managen“, beschrieb er, wie er passend zu seinem Spitznamen „Thriller Miller“ die Spannung bis zum Schluss aufrechterhielt.

> „Ich habe gleich nach dem Start zu viel Zeit verloren und dann zu lange gebraucht, bis die härteren Regenreifen auf Temperatur waren. Deshalb ist der zweite Platz in Ordnung.“
>
> Johann Zarco

Es war das ganze Wochenende richtig kalt an der Sarthe, und da ist Turn 3 richtig tückisch. Ab Turn 10, der letzten Linkskurve vor Start-und-Ziel, fahren die MotoGP-Bikes über 40 Sekunden nur noch rechtsherum. Dann hängt Turn 3, dieser enge erste Knick einer Schikane, auch noch nach außen. Und so rutschten die ausgekühlten Vorderreifen in allen Klassen dutzendfach an dieser Stelle weg. Dazu änderte sich ständig das Wetter, niemand konnte sich richtig auf eine Rennabstimmung vorbereiten. Eines wurde aber klar: Die Ducatis sind bei allen Bedingungen schnell, die Yamahas nur bei ganz trocken oder ganz nass.

Dann blieb noch die Frage, ob die Fahrwerksabsenkungen vorn und hinten beim Start beim


Spektakulär und schnell: Im nassen Rennabschnitt setzte sich Jack Miller trotz zweier Strafen ab

DUCATI



MOTOGP

Knall auf Fall: Sowohl Marc Márquez (#93) als auch Álex Rins stürzten zweimal


MOTOGP

Miller: Wieder wertvoller Pokal


MOTOGP

Rot gegen Blau: Jack Miller (#43) und Fabio Quartararo (#20) waren zu Rennmitte beide eine Klasse für sich

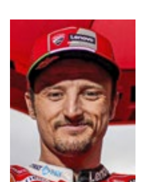
kurzen Anlauf zur schnellen ersten Rechtskurve sinnvoll sind, da vorher nicht gebremst wird und man damit auch durch diese hindurchfahren muss. „Ich schaue mir an, ob irgendjemand vorher absenkt, dann überlege ich mir, ob ich es auch mache“, erklärte Miller noch am Samstag. Dann benutzten sie doch alle.

Alles oder nichts

Die nächste Frage war die Wahl des Reifens für das Regen-Motorrad. Weil klar war, dass nach dem frühen Motorradwechsel lange gefahren werden musste, setzten die meisten vorne und hinten auf die härtere Regenmischung. Jack Miller hatte aber den weichen Hinterreifen, Fabio Quartararo den weichen Vorderreifen gewählt. Während der Franzose auf der abtrocknenden Fahrbahn sein vorne schwammiges Motorrad nur noch mit großer Vorsicht bewegen konnte, konnte Miller den durchdrehenden Hinterreifen besser kontrollieren. Doch so richtig Druck konnten die Fahrer machen, deren härtere Reifen vorn und hinten hielten. Es waren Johann Zarco und Marc Márquez, die die schnellsten Runden drehten. Doch während Márquez, der ganz wie zu früheren Zeiten bei einem Motorradwechsel am schnellsten zurechtkam und sich gleich an der Spitze davonmachte, stürzte, brauchte Zarco etwas länger, bis er in Fahrt kam. Dafür machte er keine Fehler. „Der zweite Platz geht daher voll in Ordnung“, meinte der Franzose. „Ich hatte gleich am Anfang noch im Trockenen zu viel Zeit verloren, danach brauchte ich zwei Runden, bis ich genügend Grip hatte. Dann ging es aber zügig nach vorn.“ Márquez stürzte noch ein zweites Mal und ärgerte sich. „Beim ersten Sturz konnte ich nichts machen, da ist mir das Hinterrad ohne Gas schlagartig ausgebrochen. Aber beim zweiten war ich zu unkonzentriert.“

Das totale Waterloo erlebte Suzuki, bei denen beide Fahrer ausfielen. Rins stürzte ebenfalls zweimal. Nun geht es nach Mugello. Und dort wird es hoffentlich endlich warm. ■

DREI FRAGEN AN JACK MILLER



SIE HATTEN JA EIN SEHR EREIGNISREICHES RENNEN.
Das kann man wohl sagen. Ich hatte trockenen Asphalt, nassen Asphalt, Offroad und zwei verlängerte Runden. Dazu wehte zwischendurch ein Wind, dass man fast von der Strecke geweht wurde. Deshalb war es wirklich ein langes Rennen. Es ging ganz gut los, dann fing es an zu nieseln, und ich wurde von den beiden Yamaha-Werkspiloten angegriffen. Nach der Gegengeraden sind wir dann in eine richtige Regenwand gefahren. Jeder ist nur noch herumgerutscht, und ich versuchte, irgendwie einzubiegen, musste aber in den Kies. Irgendwie bin ich wieder rausgekommen und habe das Motorrad gewechselt, dann aber gleich zwei Longlap-Penalties bekommen. Die haben mich aber nicht sonderlich weit zurückgeworfen. Ich konnte an Quartararo vorbei und alleine an der Spitze fahren. Ich habe dann Johann Zarco kommen sehen, konnte den Vorsprung aber ins Ziel bringen.

HATTEN SIE IRGENDWANN ZWEIFEL AN DEM SIEG?
Es gab schon einige Probleme. Als ich aus der Box kam, sah ich Rins stürzen. Dann sah ich die Strafe auf meinem Display.

HABEN SIE NUN DAS MOTORRAD, DAS SIE WOLLTEN?
Es ist sicher die beste Ducati, die ich je hatte. Wir haben sehr lange daran gearbeitet, sie so weit zu bekommen. Ich bin sehr stolz darauf, dass ich daran arbeiten konnte und für sie nun diese Ergebnisse eingefahren habe.

Endlich auch Petrucci

KTM erlebte in Le Mans wieder ein Auf und Ab der Gefühle. Doch zum Schluss fuhr Danilo Petrucci in die Top 5 und erlangte sein Selbstvertrauen zurück.

Von: **Imre Paulovits**


POLARITY PHOTO

Auf dem Vormarsch: Danilo Petrucci (#9) fuhr ein starkes Rennen

Die wechselnden Bedingungen machten es KTM in Le Mans nicht gerade leicht. „Wir hatten natürlich beim Jerez-Test einiges probiert, und wir wollten nun gegenprüfen, ob es auch woanders funktioniert. Aber wenn keine fünf Minuten gleichbleibende Bedingungen herrschen, ist das natürlich etwas kompliziert", sinnierte KTM-Direktor Pit Beirer.

Bei Miguel Oliveira schienen die Modifikationen zu fruchten, der Portugiese kam mit allen Bedingungen zurecht und war ständig unter den ersten acht. Er stellte die KTM auf den zehnten Startplatz, und nach der drittschnellsten Zeit im nassen Warm-up waren die Erwartungen hoch. Doch dann stürzte er im Rennen. „Es gibt nicht viel dazu zu sagen. Ich war schnell, konnte es aber nicht zu Ende bringen", meinte er hinterher geknickt. „Flag-to-flag kann lustig sein, man muss aber in der Lage sein, die Bedingungen zu verstehen." Brad Binder erging es auch nicht besser. Der Australier fand nie seinen Rhythmus, profitierte aber von den Ausfällen und wurde schließlich 13.

Dafür trumpfte aber die Tech3-Truppe von Hervé Poncharal auf. Danilo Petrucci, der im Vorjahr im Regen von Le Mans mit der Ducati gewonnen hatte, fuhr im nassen Warmup die schnellste Zeit. Im letzten Rennen gehörte er zu den absolut Schnellsten auf der Strecke und wurde schließlich Fünfter. Damit ist ein langer Leidensweg der Selbstzweifel für ihn zu Ende gegangen. „Ich bin sehr, sehr glücklich", hatte der sensible Italiener Tränen in den Augen. „Beim Motorradwechsel hatte ich den Gang nicht drin, da habe ich in dem großen Gemenge einige Positionen verloren. Danach war es nicht leicht, keine Fehler zu machen, aber in die Top 5 zu fahren, war richtig gut. Sicherlich wäre ich gern aufs Podest gefahren, aber ich bin auch so sehr glücklich." Und weil auch Iker Lecuona als Neunter ankam, hatte Teamchef Hervé Poncharal sein breites Grinsen und seine typisch südfranzösische gute Laune wieder. ■

KOMMENTAR

DIE HELDEN DER WELTMEISTERSCHAFT sind zwar außergewöhnliche Talente, aber eben auch nur Menschen. In Le Mans bekamen sie es mit den Naturgewalten zu tun, gegen die der Mensch ganz klein wirkt. Der kalte Wind und der ständig wiederkehrende Regen brachte sie an die Grenzen ihrer Konzentrationsfähigkeit und ließ sie, wenn sich die Reifen stärker abgekühlt hatten als es ihr Gespür rüberbrachte, wie blutige Anfänger aussehen.

Man kann sich nur schwer vorstellen, was an so einem Wochenende, wo die Nerven ohnehin bis zum Äußersten angespannt sind, in den Fahrern vorgeht, welche Ängste und inneren Widerstände sie überwinden müssen. Doch gerade an solchen Wochenenden werden Legenden geschrieben. Wie diesmal die von Jack Miller, Raúl Fernández und Sergio Garcia.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

SPRECHER OHNE ZUHÖRER
Wenn in Le Mans diesmal wegen der Corona-Maßnahmen auch keine Zuschauer zugelassen waren, kommentierte der legendäre Streckensprecher Bruno Vandestick, als wären die Ränge voll, und gab dem Ganzen den Flair, der dieses Rennen seit Langem auszeichnet.

VOM KIESBETT NACH Q2
Eine ungewöhnliche Show lieferte am Samstag Aprilia-Werkspilot Lorenzo Savadori. Er stürzte gleich in seiner ersten Runde in Q1 in der Zielkurve. Und weil sein Motorrad völlig zerstört war, rannte er, als alle vorbei waren, über die Strecke zu seiner Box, schnappte sich das zweite Motorrad und fuhr auf der abtrocknenden Strecke klare Bestzeit! Auch im Qualifying der Besten mischte er ordentlich mit und erreichte mit P11 seine bislang beste Startposition in der MotoGP. Am Sonntag war er entsprechend motiviert. Doch sein Rennen endete genau wie das seines Teamkollegen Aleix Espargaró: Mit technischem Defekt.

DAS TALENT UND SEIN IDOL
Ein Traum ist für den Schweizer Northern Talent Cup-Fahrer Kimi Gundermann wahr geworden. Er wurde am Donnerstag von Valentino Rossi in der Petronas-Hospitality empfangen, durfte sich an der Kaffebar mit dem neunfachen Weltmeister unterhalten, dann bekam der 13-Jährige eine Mütze mit Autogramm. Aber richtig dick kam es danach. Rossi gab dem jungen Nachwuchsfahrer eine Einladung, und der durfte das erste freie Training der MotoGP aus der Petronas-Yamaha-Box beobachten!

DER STIEFEL IST WIEDER DA
In Jerez hatte Jack Miller nach seinem Sieg auf das Trinken aus dem Stiefel verzichtet, das er beim Sieg in Assen 2016 zu seinem Markenzeichen gemacht hatte. Fabio Quartararo meinte, das hätte vor Miller schon der australische Formel-1-Pilot Daniel Ricciardo eingeführt. Doch in Le Mans zog Jack Miller seinen Stiefel aus, ließ ihn auch mit dem Schampus der beiden Franzosen füllen und gab Quartararo einen Schluck davon. In der Pressekonferenz amüsierten sich die drei über den zweifelhaften Geschmack des gestiefelten Schaumweins. ■ IP



MOTOGP

Ob nun Ricciardos Markenzeichen oder seins: Der Stiefel musste her!

MOTOGP-ERGEBNISSE

Le Mans (F) – 16. Mai 2021 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 112,995 km über 27 Runden à 4,185 km. 22 Fahrer gestartet, 16 gewertet.
Wetter/Piste: wechselnd, Luft 17 Grad, Asphalt 31 Grad. Schnitt des Siegers: 142,9 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP21	27	47.25,473 min	319,6 km/h	1.33,609 min	S/S / M/S	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP21	27	+3,970 sec	322,7 km/h	1.33,750 min	S/S / M/M	20
3.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+14,468 sec	312,6 km/h	1.33,048 min	S/S / S/M	16
4.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP21	27	+16,172 sec	314,5 km/h	1.34,809 min	S/S / M/M	13
5.	Danilo Petrucci (I)	KTM RC16	27	+21,430 sec	310,6 km/h	1.33,929 min	S/S / M/M	11
6.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+23,509 sec	314,5 km/h	1.34,606 min	S/S / M/S	10
7.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+30,164 sec	317,5 km/h	1.33,506 min	S/S / M/S	9
8.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+35,221 sec	320,6 km/h	1.33,643 min	S/S / M/S	8
9.	Iker Lecuona (E)	KTM RC16	27	+40,432 sec	315,5 km/h	1.33,886 min	S/S / M/M	7
10.	Maverick Viñales (E)	Yamaha YZR-M1	27	+40,577 sec	311,6 km/h	1.33,108 min	S/S / S/S	6
11.	Valentino Rossi (I)	Yamaha YZR-M1	27	+42,198 sec	314,5 km/h	1.34,077 min	S/S / S/S	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP19	27	+52,408 sec	319,6 km/h	1.34,506 min	S/S / M/M	4
13.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+59,377 sec	315,5 km/h	1.34,776 min	S/S / M/S	3
14.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP19	27	+1.02,224 sec	312,6 km/h	1.34,628 min	S/S / M/M	2
15.	Tito Rabat (E)	Ducati D16 GP21	27	+1.09,651 sec	310,6 km/h	1.35,507 min	S/S / M/M	1
16.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+4 Runden	305,8 km/h	1.43,803 min	S/S / S/S	-
	Nicht gewertet:							
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	17	+10 Runden	317,5 km/h	1.33,427 min	S/S / M/M	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	15	+12 Runden	313,5 km/h	1.33,968 min	S/S / S/S	-
	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	12	+15 Runden	310,6 km/h	1.33,753 min	S/S / S/S	-
	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	12	+15 Runden	317,5 km/h	1.33,154 min	S/S / M/S	-
	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	11	+16 Runden	305,8 km/h	1.34,890 min	S/S / M/S	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	4	+23 Runden	317,5 km/h	1.33,750 min	S/S / -	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Quartararo	1.32,600 min
2.	Viñales	1.32,681 min
3.	Miller	1.32,704 min
4.	Morbidelli	1.32,766 min
5.	Zarco	1.32,877 min
6.	M. Márquez	1.33,037 min
7.	Nakagami	1.33,120 min
8.	P. Espargaró	1.33,150 min
9.	Rossi	1.33,391 min
10.	Oliveira	1.33,867 min
11.	Savadori	1.34,258 min
12.	Marini	1.34,265 min
13.	A. Espargaró	1.43,418 min
14.	Mir	1.43,422 min
15.	Rins	1.43,523 min
16.	Bagnaia	1.43,530 min
17.	Petrucci	1.43,857 min
18.	Lecuona	1.44,324 min
19.	A. Márquez	1.45,146 min
20.	Rabat	1.45,590 min
21.	Binder	1.45,911 min
22.	Bastianini	1.46,123 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	80
2.	Bagnaia	79
3.	Zarco	68
4.	Miller	64
5.	Viñales	56
6.	Mir	49
7.	A. Espargaró	35
8.	Morbidelli	33
9.	Nakagami	28
18.	Bradl	11

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	110
2.	Yamaha	107
3.	Suzuki	53
4.	Honda	43
5.	KTM	38
6.	Aprilia	35

WM-STAND TEAMS

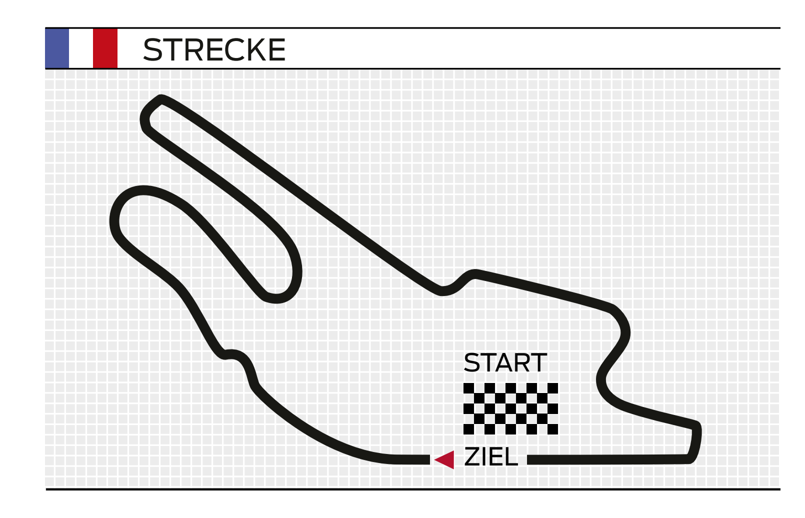
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	143
2.	Monster Energy Yamaha MotoGP	136
3.	Pramac Racing	86
4.	Team Suzuki Ecstar	72
5.	Repsol Honda Team	48
6.	LCR Honda	46
7.	Petronas Yamaha SRT	42
8.	Aprilia Racing Team Gresini	37
9.	Red Bull KTM Factory Racing	33
10.	Esponsorama Racing	29

„Hier mit 16 Punkten rauszukommen und die WM-Führung zu übernehmen, ist wirklich nichts, worüber ich mich beklagen sollte.“

Fabio Quartararo

CIRCUIT BUGATTI LE MANS (F) 4,185 KM

Rundenrekord: **1.32,309, Maverick Viñales (Yamaha), 2017**
Quali-Rekord: **1.31,185, Johann Zarco (Yamaha), 2018**
Topspeed-Rekord: **323,7 km/h , Álex Márquez (Honda), 2021**





MOTOGP

Vive la France: Quartararo (l.) ist wieder WM-Leader, Zarco (r.) WM-Dritter

Raúl Fernández grandios, Arboli



Raúl Fernández vor Remy Gardner: Beide Ajo-Piloten behielten die Nerven

POLARITY PHOTO

Rookie Raúl Fernández holte sich bei den schwierigen Bedingungen in Le Mans seinen zweiten Saisonsieg. Doch auch ein anderer Rookie hat seine Form gefunden: Tony Arbolino machte mit Platz 4 das Intact-Team glücklich.

Von: **Imre Paulovits**

Aki Ajo stand in der Box, und bei aller nordischer Kälte war ihm die Nervosität anzusehen. Auf kaltem Asphalt, der tückisch wenig Grip bot, fuhren seine beiden Piloten unangefochten an der Spitze, doch Remy Gardner kam Rookie Raúl Fernández immer näher. Zum Schluss aber fuhren die beiden orangenen Kalex knapp hintereinander mit stehenden Wheelies ins Ziel. „Ich hatte ihnen eingebläut, dass Le Mans ein Überlebensrennen ist.

Motorrad-WM

Zweimal Spielberg, Sachsenring bis 2026

Die deutschsprachigen Fans können sich freuen: Statt des Finnland-GP gibt es 2021 wieder einen GP der Steiermark. Und der ADAC hat den Vertrag mit der Dorna für den Sachsenring bis 2026 verlängert.

Von: **Imre Paulovits**

Der Finnland-GP auf dem neuen KymiRing muss ein weiteres Jahr verschoben werden. Nachdem die Corona-Vorkehrungen und die Reisebestimmungen des skandinavischen Landes bis zum ursprünglich angesetzten Termin am 11. Juli keine Veranstaltung dieser Größenordnung zulassen, entschlossen sich FIM, IRTA und Dorna zur Absage. Eine Verschiebung in den Herbst wäre wegen der unsicheren Wetterlage nicht sinnvoll gewesen. Dass es die Finnen aber ernst mit ihrem Grand Prix meinen und auch die Dorna großes Interesse am Austragungsort hat, beweist die Tatsache, dass gleich eine Verlängerung des Vertrages um fünf Jahre bis einschließlich 2026 unterschrieben wurde. Damit vor dem Herbst die Anzahl von europäischen Grands Prix gehalten werden kann, nahm die Dorna gleich mit dem Red Bull Ring Kontakt auf und bot an, wie schon 2020 zwei Grands Prix an zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden zu veranstalten. Die ambitionierten Steirer willigten gleich ein. Und die Tore der Rennstrecke mit dem wohl schönsten Panorama im GP-Kalender müssen dieses Jahr für Publikum nicht ganz verschlossen bleiben. Sowohl zum Grand Prix der Steiermark, der am 8. August nun den Auftakt nach der verlängerten Sommerpause bildet, als auch zum GP von Österreich, wie schon zuvor geplant am 15. August, sollen vor einer begrenzten Zahl von Zuschauern abgehalten werden. Der Vorverkauf beginnt ab sofort.

Selten gab es eine Woche mit so vielen guten Neuigkeiten für die deutschsprachigen Fans. Nur einen Tag nach der Bekanntgabe des Steiermark-Grand-Prix gab die Dorna bekannt, dass sie den Vertrag mit dem ADAC über die Austragung des Deutschland-GP auf dem Sachsenring um weitere fünf Jahre bis Ende 2026 verlängert hat – auch wenn dieses Jahr ohne Zuschauer gefahren wird. ■

In der schönen Steiermark: Dieses Jahr wieder zwei GPs auf dem Red Bull Ring

MOTOGP

no im Kommen

Aber sie haben auf die bestmögliche Art überlebt", hatte Ajo seinen Humor wiedergefunden. Den beiden Piloten war die Anspannung kaum anzusehen. „Wir sind auch neben der Strecke gute Freunde, auf der Strecke tragen wir es halt aus", ließ Gardner hinter die Kulissen blicken. „Raúl ist am Anfang gut weggekommen, ich musste von weiter hinten starten und wollte nichts riskieren, solange es eng zuging." Nun sind die beiden an der WM-Spitze bis auf einen Punkt zusammengerückt. Längst sind die Spekulationen über ihren Aufstieg in die MotoGP losgegangen. Aleix Espargaró riet seinem Chef Massimo Rivola öffentlich, Fernández für nächstes Jahr bei Aprilia in der MotoGP unter Vertrag zu nehmen. Doch beide winkten ab: „Es ist unser Ziel, in die MotoGP zu kommen. Aber wenn KTM es für richtig hält." Pit Beirer macht sich bereits so seine Gedanken.

Auch ein anderer Moto3-Aufsteiger zog in Le Mans die Blicke auf sich. Tony Arbolino prügelte die Intact-Kalex bei den schwierigen Bedingungen um den Kurs, dass es wieder ganz an seine besten Zeiten in der Moto3 erinnerte. „Tony wollte immer mehr Gewicht vorne haben und wir haben es über die Geometrie versucht, bis wir hinten Traktion verloren haben", lässt Teamchef Jürgen Lingg hinter die Kulissen blicken. „Jetzt haben wir es mit der Sitzposition probiert, seinen Sitz höher aufgepolstert und den Lenker tiefer montiert, und er hat seine Balance gefunden." Arbolino dankte es mit dem vierten Platz.

Marcel Schrötter gehörte zum Schluss des Rennens zu den Schnellsten und wurde schließlich Sechster. „Schade, mit dem Tempo vom Schluss hätte ich noch weiter vorne landen können", war er danach noch fast enttäuscht. Doch Teamchef Jürgen Lingg hat seine gute Laune wiedergefunden: „Unsere stete und geduldige Arbeit hat sich ausgezahlt, jetzt hoffe ich, dass es so weitergeht." ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Der Le-Mans-Termin im Mai hat in den letzten Jahren schon von Nachtfrost bis Monsunregen alle erdenklichen Unannehmlichkeiten gebracht. Und da bei den kalten und nassen Bedingungen durch alle drei Klassen hindurch weit überdurchschnittlich viele Stürze zu beklagen waren, haben die Fahrer angefragt, ob man den Termin in Zukunft nicht weiter in den Sommer legen könne. Lokalheld Fabio Quartararo plädierte gar dafür, den Frankreich-GP als letztes Rennen vor der Sommerpause zu legen. Ob die Dorna und der Veranstalter diesem Anliegen in irgendeiner Form nachkommen werden, wird sich zeigen müssen.

MOTOGP

Eine wahre Heldentat vollbrachte Franco Morbidelli. Dem Petronas-Yamaha-Piloten war zum Schluss von FP4 beim Üben des Motorradwechsels für ein Flag-to-Flag-Rennen das Knie umgeknickt, im weiteren Verlauf musste er auf die Zähne beißen. Im Rennen musste Morbidelli in den Kies ausweichen und kippte um, wobei das Knie wieder in Mitleidenschaft gezogen wurde. Er wurde mit der Trage aus dem Kiesbett gebracht. Als er sah, dass es wieder anfing zu regnen, kletterte er von der Trage runter, schob sein Motorrad an die Box und brachte es mit vier Runden Rückstand ins Ziel.

MOTO2

Auch in Le Mans kehrte das Glück nicht zu Tom Lüthi zurück. Im Rennen war der Schweizer bereits 13., doch dann stürzte er.

MOTO3

Maximilian Kofler war bereits auf dem Weg, bei den schwierigen Verhältnissen von Le Mans wieder in die Punkte zu fahren. Doch in der letzten Runde wurde er noch vom Indonesier Andi Farid Izdihar überholt und wurde 16.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (F) – 16. Mai 2021 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 104,625 km über 25 Runden à 4,185 km. 31 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Raul Fernández (E)	Kalex	25	40.46,101 min	1.36,983 min	25
2.	Remy Gardner (AUS)	Kalex	25	+1,490 sec	1.36,893 min	20
3.	Marco Bezzecchi (I)	Kalex	25	+4,599 sec	1.37,026 min	16
4.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+7,503 sec	1.37,013 min	13
5.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+11,887 sec	1.37,233 min	11
6.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+27,829 sec	1.38,037 min	10
7.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+27,975 sec	1.37,814 min	9
8.	Fabio Di Giannantonio (I)	Kalex	25	+28,112 sec	1.37,568 min	8
9.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	25	+28,204 sec	1.37,653 min	7
10.	Jorge Navarro (E)	Boscoscuro	25	+28,432 sec	1.37,583 min	6
11.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+28,749 sec	1.37,797 min	5
12.	Nicolò Bulega (I)	Kalex	25	+29,316 sec	1.42,396 min	4
13.	Marcos Ramírez (E)	Kalex	25	+31,605 sec	1.37,809 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Boscoscuro	25	+32,080 sec	1.37,759 min	2
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	NTS	25	+32,571 sec	1.37,987 min	1
16.	Barry Baltus (B)	NTS	25	+33,309 sec	1.37,851 min	-
17.	Lorenzo Baldassarri (I)	MV Agusta	25	+39,036 sec	1.37,892 min	-
18.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+41,069 sec	1.38,325 min	-
19.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+45,599 sec	1.38,312 min	-
20.	Tommaso Marcon (I)	MV Agusta	25	+1.19,160 sec	1.39,243 min	-
	Nicht gewertet:					
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	20	+5 Runden	1.37,729 min	-
	Thomas Lüthi (CH)	Kalex	14	+11 Runden	1.38,143 min	-
	Héctor Garzó (E)	Kalex	6	+19 Runden	1.38,137 min	-
	Joe Roberts (USA)	Kalex	4	+21 Runden	1.38,122 min	-
	Xavi Vierge (E)	Kalex	3	+22 Runden	1.38,736 min	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	3	+22 Runden	1.38,341 min	-
	Stefano Manzi (I)	Kalex	2	+23 Runden	1.39,509 min	-
	Alonso López (E)	Boscoscuro	2	+23 Runden	1.40,826 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Gardner	89
2.	R. Fernández	88
3.	Bezzecchi	72
4.	Lowes	66
5.	Di Giannantonio	60
6.	Roberts	31
7.	Canet	30
8.	Schrötter	30
9.	Ogura	29
27.	Lüthi	1

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	125
2.	Boscoscuro	42
3.	MV Agusta	10
4.	NTS	1

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	177
2.	Elf Marc VDS Racing Team	89
3.	Sky Racing Team VR46	85
5.	Liqui Moly IntactGP	48

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	R. Fernández	1.50,135 min
2.	Bezzecchi	1.50,375 min
3.	Roberts	1.50,514 min
4.	Canet	1.50,782 min
5.	A. Fernández	1.50,796 min
6.	Bendsneyder	1.51,132 min
7.	Gardner	1.51,146 min
8.	Garzó	1.51,215 min
9.	Manzi	1.51,360 min
10.	Lowes	1.52,031 min
11.	Bulega	1.52,223 min
12.	Vierge	1.52,273 min
13.	Baldassarri	1.52,587 min
14.	Schrötter	1.52,753 min
15.	Di Giannantonio	1.53,398 min
16.	Ogura	1.54,436 min
17.	Corsi	1.55,409 min
18.	Navarro	1.56,706 min
19.	Arbolino	1.37,154 min
20.	Chantra	1.37,191 min
21.	Dalla Porta	1.37,231 min
22.	Ramírez	1.37,238 min
23.	Lüthi	1.37,286 min
24.	Beaubier	1.37,511 min
25.	Arenas	1.37,556 min
26.	Dixon	1.37,564 min
27.	Syahrin	1.37,676 min
28.	Vietti	1.37,958 min

Moto3

Sergio García schreibt mit GasGas



MOTOGP

Sergio García: Zweiter GP-Sieg nach Valencia 2019, der erste für GasGas überhaupt

GasGas wurde vor zwei Jahren von KTM übernommen, dieses Jahr entschieden sie, die Marke auch in die Moto3-WM zu schicken. In Le Mans holte Sergio García den ersten Sieg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Der 18-jährige Sergio García ließ nie einen Zweifel daran aufkommen, dass er diesen Sieg auf auftrocknender Piste ins Ziel bringt, und er ließ die Aspar-Truppe an der Boxenmauer jubeln. Im Parc fermé wurde dann deutlich, dass der Spanier die hohe Kunst des Motorradfahrens unter schwersten Bedingungen am Limit weit besser beherrscht als das öffentliche Auftreten, und so hielt er sich knapp: „Das Rennen war sehr schwer und lang, weil sich die auf-

Moto3

Dupasquier schlägt auch die Elemente

Er ist einfach phänomenal. Der Schweizer Jason Dupasquier hat 2021 bei allen GP gepunktet, auch bei den schwierigen Bedingungen in Le Mans einen kühlen Kopf bewahrt und ist jetzt auch in der WM-Tabelle unter den Top 10.

Teamchef Florian Prüstel strahlte. Ryusei Yamanaka und Jason Dupasquier konnten sich lange im Kampf um die Top 10 halten und fuhren als 12. und 13. über die Ziellinie. Jason Dupasquier, der sich damit wieder unter die ersten zehn der WM-Tabelle geschoben hat, resümierte: „Im ersten freien Training hatten wir eine nasse Strecke, beim zweiten war es trocken und wir konnten gute Rundenzeiten fahren, die uns einen Platz im Q2 sicherten. Da beim dritten freien Training die Strecke wieder nass war, konnte keiner der Fahrer die Zeiten verbessern. Der Start von Startplatz 14 gelang mir gut, und als ich viele Fahrer stürzen sah, versuchte ich, Ruhe zu bewahren und fokussiert zu bleiben. Es war schwierig, einen guten Rhythmus zu finden und dennoch Runde für Runde schneller zu werden. Aber ich bin mit Punkten belohnt worden.“ ■ IP



POLARITY PHOTO

Dupasquier: Nerven behalten

Northern Talent Cup

Ein Belgier und ein Ts

Jakub Gurecky und Lorenzo Luciano machten die Siege beim Northern-Talent-Cup-Auftakt in Le Mans unter sich aus. Doch auch die deutschen, österreichischen und Schweizer Fahrer schlugen sich gut, allen voran Niklas Kitzbichler und Lenoxx Phommara.

Der Northern Talent Cup machte seinem Namen alle Ehre, bei nordischen Temperaturen und schwierigsten Streckenbedingungen zeigten Jungs, in deren Alter die wenigsten überhaupt ein Motorrad bewegt haben, außergewöhnliche fahrerische Fähigkeiten. Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta sah dem bunten Treiben auch zufrieden zu, schließlich hatte er die Serie gemeinsam mit dem ADAC und KTM-Renndirektor Pit Beirer als festen Bestandteil der Nachwuchsförderung auf dem Weg in die MotoGP ins Leben gerufen.

Dabei stachen in Le Mans zwei junge Fahrer aus dem Feld heraus: der 16-jährige Lorenzo Luciano und der ein Jahr jüngere Tscheche Jakub Gurecky. Die beiden lieferten sich im ersten Rennen einen erbitterten Kampf weit vor dem restlichen Feld. Zunächst machte Gurecky die Führungsarbeit, zum Schluss setzte sich Luciano durch und entschied das Rennen mit ganzen 87 Tausendstelsekunden Vorsprung für sich. In der Verfolgergruppe schlug der 14-jährige Schweizer Lenoxx Phommara den noch nicht 13-jährigen Dustin Schneider aus dem PrüstelGP-Junior-Team um zwei Zehntel und wurde so starker Vierter. Sechs Zehntel dahinter folgte als Sechster der 14-jährige Österreicher Niklas Kitzbichler. Noel Willemsen wurde Achter, Julius Caesar Rörig 12., Kimi Gundermann verpasste als 16. knapp die Punkte.

-Sieg Geschichte

trocknende Piste ständig änderte. Ich habe trotzdem gepusht, wie ich nur konnte, und dieser Sieg geht an mein Team und an meinen Vater.“ KTM-Chef Pit Beirer war auch überglücklich. „Als wir im Winter vom Marketing gefragt wurden, ob wir einen Einsatz von GasGas möglich machen könnten, und gleich zugesagt haben, Jorge Martínez sofort begeistert mitmachte und uns einen jungen Burschen präsentierte, haben wir schon eine gewisse Verantwortung übernommen. Dass wir so schnell liefern konnten, ist schon traumhaft.“

Die nächsten zwei Plätze gingen an Piloten, die das erste Mal auf das Podest durften, und welche Erleichterung es für beide bedeutete, machten sie klar. „Mein Vater ist früher jeden Tag um sechs Uhr zur Arbeit gefahren, damit er am Wochenende früher frei bekommt. Dann ist er am Wochenende tausend Kilometer gefahren, um mich zu den Rennen zu bringen, und hat sich alles vom Mund abgespart“, verriet der 19-jährige Italiener Riccardo Rossi. „Mein Vater ist mit mir nach Spanien gezogen, als ich sechs Jahre alt war. Obwohl ich mehrere Geschwister habe, hat er alles getan, dass ich in meinem Sport weiterkomme. Er ist mein Held, und ich bin glücklich, dass ich ihm all das mit diesem Podest danken kann“, erzählte der ebenfalls 19-jährige Tscheche Filip Salac.

Auch Peter Öttl war hocherfreut über seinen Rookie Adrián Fernández, dem 17-jährigen Bruder von Moto2-Überflieger Raúl, der einen kühlen Kopf behielt und Sechster wurde. Dass auch Romano Fenati in den Top 10 landete, ließ Öttl noch zufriedener heimfahren. Und WM-Leader Pedro Acosta? Der hat diesmal zwar nicht gewonnen, aber wie er sein Motorrad bei einem Sturz in Turn 3 festhielt, damit der Motor nicht abstirbt, und gleich weiterfuhr, um schließlich Achter zu werden, zeigte die andere Seite seiner Abgebrühtheit. Und er hat seinen WM-Vorsprung gar noch weiter ausgebaut. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Le Mans (E) – 16. Mai 2021 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,070 km über 22 Runden à 4,185 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: nass, Luft 13 Grad, Asphalt 17 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Sergio García (E)	GasGas	22	42.21,172 min	1.52,193 min	25
2.	Filip Salac (CZ)	Honda	22	+2,349 s	1.52,293 min	20
3.	Riccardo Rossi (I)	KTM	22	+5,589 s	1.50,822 min	16
4.	John McPhee (GB)	Honda	22	+7,158 s	1.51,204 min	13
5.	Ayumu Sasaki (J)	KTM	22	+14,882 s	1.53,314 min	11
6.	Adrián Fernández (E)	Honda	22	+27,279 s	1.52,381 min	10
7.	Xavier Artigas (E)	Honda	22	+27,408 s	1.52,253 min	9
8.	Pedro Acosta (E)	KTM	22	+29,880 s	1.51,830 min	8
9.	Deniz Öncü (TR)	Honda	22	+35,098 s	1.51,196 min	7
10.	Romano Fenati (I)	Husqvarna	22	+36,616 s	1.52,058 min	6
11.	Andrea Migno (I)	Honda	22	+42,347 s	1.53,463 min	5
12.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+42,739 s	1.53,278 min	4
13.	Jason Dupasquier (CH)	KTM	22	+42,756 s	1.52,896 min	3
14.	Izan Guevara (E)	GasGas	22	+50,891 s	1.51,565 min	2
15.	Andi Farid Izdihar (RI)	KTM	22	+52,753 s	1.52,702 min	1
16.	Maximilian Kofler (A)	KTM	22	+53,054 s	1.53,790 min	-
17.	Stefano Nepa (I)	KTM	22	+53,568 s	1.53,889 min	-
18.	Dennis Foggia (I)	Honda	22	+1.18,995 s	1.54,547 min	-
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	22	+1.19,103 s	1.54,483 min	-
20.	Darryn Binder (ZA)	KTM	22	+1.54,124 s	1.55,723 min	-
21.	Kaito Toba (J)	KTM	22	+1 Runde	1.55,218 min	-
22.	Jeremy Alcoba (E)	Honda	22	+4 Runden	1.55,190 min	-
	Nicht gewertet:					
	Carlos Tatay (E)	KTM	14	+8 Runden	1.57,109 min	-
	Takuma Matsuyama (J)	Honda	3	+19 Runden	2.00,348 min	-
	Gabriel Rodrigo (RA)	Honda	2	+20 Runden	1.59,857 min	-

cheche dominieren

Im zweiten Rennen ging das Duell zwischen Gurecky und Luciano weiter. Doch diesmal drehte der Tscheche den Spieß um. Die Strecke war nasser als am Tag zuvor, und der Brünner machte früh einen Fluchtversuch. Er hängte seinen Widersacher um fast 18 Sekunden ab, doch bis nach diesem der nächste Pulk eintraf, war fast eine Minute vergangen. Diesmal war es Kitzbichler, der sich einen hervorragenden vierten Platz sicherte, Phommara wurde diesmal Sechster. Jordan Bartucca Achter, Korbinian Brandl Neunter, Schneider 13., Gundermann 14. und Rörig 16. ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Jakub Gurecky (CZ)	45
2.	Lorenzo Luciano (B)	45
3.	Niklas Kitzbichler (A)	23
4.	Lenoxx Phommara (CH)	23
5.	Kas Beekmans (NL)	20



NTC

Luciano (#81) und Gurecky (#59)



NEC

Niklas Kitzbichler (#94)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Acosta	103
2.	García	49
3.	Migno	47
4.	Fenati	46
5.	Antonelli	44
6.	Sasaki	44
7.	Masiá	39
8.	Binder	36
10.	Dupasquier	27
26.	Kofler	3

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	116
2.	Honda	92
3.	GasGas	61
4.	Husqvarna	50

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	142
2.	Rivacold Snipers Team	77
3.	Gaviota GasGas Aspar	75
4.	Avintia Esponsorama Moto3	58
5.	Sterilgarda Max Racing Team	56
6.	CarXpert PrüstelGP	53
7.	Red Bull KTM Tech3	52
8.	Petronas Sprinta Racing	49

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Migno	1.47,407 min
2.	Rossi	1.49,408 min
3.	Masiá	1.49,611 min
4.	McPhee	1.49,640 min
5.	Rodrigo	1.49,684 min
6.	Antonelli	1.49,894 min
7.	Salac	1.50,594 min
8.	García	1.50,786 min
9.	Suzuki	1.50,927 min
10.	Fenati	1.50,962 min
11.	Nepa	1.51,145 min
12.	Yamanaka	1.51,303 min
13.	Öncü	1.51,375 min
14.	Dupasquier	1.51,510 min
15.	Sasaki	1.52,332 min
16.	Binder	1.52,511 min
17.	Alcoba	1.54,034 min
18.	Foggia	1.54,345 min
19.	Toba	1.43,290 min
20.	Tatay	1.43,303 min
21.	Acosta	1.43,376 min
22.	Kofler	1.43,393 min
23.	Kunii	1.43,636 min
24.	Izdihar	1.43,663 min
25.	Matsuyama	1.44,284 min
26.	Guevara	1.44,435 min
27.	Fellon	1.44,784 min
28.	Fernández	1.47,081 min
29.	Artigas	1.43,613 min


Zunächst stark dabei: Dominique Aegerter (#77) und Lukas Tulovic

Ein Fehler reicht

Dominique Aegerter verbremste sich in der letzten Runde um vielleicht einen Meter. Doch dies reichte, dass er vom Podest fiel und auch Lukas Tulovic zurückwarf.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn die MotoE-Bikes wegen ihrer kurzen Rennen auch extrem weiche Reifen haben, so machten es ihnen die Bedingungen nicht leicht. In der E-Pole war es erstmals richtig nass, einige Piloten purzelten aus dem Sattel und es wurden ständig gelbe Flaggen geschwenkt. Dominique Aegerter fuhr zwar die schnellste Zeit, doch von den vier Runden, die jeder auf der nassen Fahrbahn fahren durfte, wurden bei ihm drei gestrichen, und er durfte nur vom sechsten Startplatz aus losfahren. Lukas Tulovic erging es noch schlechter. Der Deutsche vom Tech3-Team war in den trockenen Trainings zuvor stets Dritter, bei Regen rutschte er in der zweiten Runde aus, und so blieb ihm nur der zwölfte Startplatz. Irgendwie schaffte es Eric Granado wieder, eine freie schnelle Runde zu finden, und setzte sich auf die Pole-Position.

Man würde meinen, diese Elektro-Motorräder wären schwer und behäbig, trotzdem glich das Rennen dem, was man sonst in der Moto3 sieht. Zunächst setzte sich Granado an die Spitze, dann übernahmen Aegerter und Zaccone. Tulovic mischte auch im Spitzentrio mit, und Granado tat alles, um den Anschluss nicht zu verlieren. In der vorletzten Runde drückte er sich an Aegerter vorbei, und als dieser in der letzten Runde einen Konter versuchte, wurde er einen Ticken zu weit rausgetragen und drängte dabei auch Lukas Tulovic nach außen. Granado schnappte sich Zaccone, und weil dieser in der letzten Runde die Streckenbegrenzung überfuhr, wurde er gar auf den dritten Platz verbannt, und Mattia Casadei erbte den zweiten Platz. „Ich habe aus dem Fehler in Jerez gelernt und nicht zu früh gepusht, sondern erst abgewartet, was die anderen machen", gestand Granado. „Die Saison ist nicht zu lang, man darf sich nicht zu viele Fehler erlauben."

Gewaltige Leistungsdichte

Dass bei solch hektischen Rennen nur der Konstanteste zum Schluss des Jahres den Weltcup gewinnen kann, liegt auf der Hand. Da Zaccone den Auftakt in Jerez gewonnen hat und hier Dritter wurde, liegt er an der Spitze vor Casadei, der beim Auftakt Vierter und jetzt Zweiter war, umgekehrt wie der punktgleiche Dominique Aegerter.

Der Schweizer ist weiter guter Dinge. „Man darf hier keine Fehler machen, aber ich sehe, dass ich eigentlich gut dabei bin. Ich konnte aus der zweiten Startreihe recht schnell an die Spitze und hatte eigentlich ein starkes Rennen, bis zur letzten Runde. Granado hatte sich zuvor vorbeigedrückt, dann habe ich beim Bremsen einen kleinen Fehler gemacht und wäre ihm fast ins Heck gefahren. So musste ich aufmachen und Casadei ist innen durch. Von da an war das Rennen zu kurz, als dass ich noch attackieren hätte können. Es ist sicher etwas enttäuschend, das Podest verpasst zu haben, die letzte Runde ging halt nicht auf."

Lukas Tulovic war enttäuscht, ließ den Kopf aber nicht hängen. „Die Trainingstage und auch das Rennen haben gezeigt, dass wir zu den Schnellsten gehören. Ich war dann in der letzten Runde halt zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort, als Aegerter und Granado fast zusammengestoßen sind. Ich habe drei Plätze verloren, habe dann noch versucht, an Torres vorbeizugehen, musste dann aber zudrehen. Dieser siebte Platz ist sicher enttäuschend, aber ich hoffe, dass wir die ganze Sache analysieren können, um uns noch weiter zu verbessern und in Barcelona noch stärker wiederzukommen." ■

ERGEBNIS

Le Mans (F): 16. Mai 2021

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	12.23,012 min
2.	Mattia Casadei (I)	+0,306 s
3.	Alessandro Zaccone (I)	+0,253 s
4.	Dominique Aegerter (CH)	+0,532 s
5.	Jordi Torres (E)	+0,640 s
6.	Yonny Hernández (Col)	+0,900 s
7.	Lukas Tulovic (D)	+1,045 s
8.	Matteo Ferrari (I)	+1,751 s
9.	Corentin Perolari (F)	+4,727 s
10.	María Herrera (E)	+4,999 s

CUP-STAND

1.	Zaccone	41 Punkte
2.	Casadei	33
3.	Aegerter	33
4.	Granado	28
5.	Torres	27
6.	Ferrari	18
7.	Hernández	16
8.	Herrera	13
9.	Pons	11
11.	Tulovic	9


Da hat es noch gepasst: Zaccone vor Aegerter


Ziel: Granado gewinnt vor Zaccone und Casadei ...



... und die drei feiern auf dem Podest

Kann jemand Rea schlagen?

Rekordweltmeister Jonathan Rea will dieses Jahr seinen siebten Titel in Folge erringen. Eine Horde vielversprechender Kandidaten versucht, ihn daran zu hindern. Auch BMW-Neuling Jonas Folger will sich etablieren.

Von: **Imre Paulovits**

Bereits letztes Jahr musste sich Jonathan Rea bis zum letzten Rennwochenende der Saison strecken, bis er seinen sechsten Titel gegen den neuen Herausforderer Scott Redding in der Tasche hatte. Nun sind die Strecken für Redding nicht mehr neu, im Winter wurde an der Ducati sehr sorgsam gearbeitet, und der Brite will den Titel zu den Italienern holen. Doch die ZX-10RR kommt in diesem Jahr als neues Modell, ihr Motor hat an Drehzahl zugelegt, und die Aerodynamik wurde komplett überarbeitet. Kawasaki und Rea haben sich im Winter sehr gründlich vorbereitet, damit das neue Motorrad gleich ausgereift in die Saison startet. Bestzeiten und der Rundenrekord in Aragón zeigen, dass sie auf einem sehr guten Weg sind.

Neben Redding und Rinaldi auf der Werks-Ducati wollen auch die Yamaha-Piloten Toprak Razgatlioglu und Garrett Gerloff um Siege kämpfen, und auch Honda will mit Álvaro Bautista und Leon Haslam mit der weiter verfeinerten Fireblade gewinnen. BMW kommt mit der neuen M 1000 RR mit stärkerem Motor, überarbeitetem Fahrwerk und ausgeklügelter Aerodynamik. Neben den Werksfahrern Tom Sykes und Michael van der Mark zeigte auch Jonas Folger, dass er das Zeug fürs Spitzenfeld hat, wenn er in Aragón auch unerwartete Probleme bekam.

Die Supersport-WM dürfte die stärkste seit Jahren werden. Mit Dominique Aegerter auf der Ten-Kate-Yamaha debütiert ein Top-Pilot in einem Top-Team. Ex-Weltmeister Randy Krummenacher tritt wieder auf Yamaha an, und mit Philipp Öttl auf der Werks-Kawasaki strebt ein weiterer deutschsprachiger Fahrer Top-Resultate an. Thomas Gradinger als der beste Österreicher der Klasse ist ebenfalls wieder zurückgekehrt. ■



WORLDSBK

Jonas Folger: Kann der SBK-Rookie ein Feuerwerk zünden?

SUPERBIKE-WM-KALENDER 2021

21.–23. Mai	Aragón (E)	SBK, SSP, SSP300
28.–30. Mai	Estoril (P)	SBK, SSP
11.–13. Juni	Misano (I)	SBK, SSP, SSP300
2.–4. Juli	Donington (GB)	SBK
23.–25. Juli	Assen (NL)	SBK, SSP, SSP300
6.–8. August	Most (CZ)	SBK, SSP, SSP300
20.–22. August	Navarra (E)	SBK, SSP
3.–5. September	Magny-Cours (F)	SBK, SSP, SSP300
17.–19. September	Barcelona-Catalunya (E)	SBK, SSP, SSP300
24.–26. September	Jerez (E)	SBK, SSP, SSP300
1.–3. Oktober	Portimão (P)	SBK, SSP, SSP300
15.–17. Oktober	El Villicum (RA)	SBK, SSP
12.–14. November	Mandalika (RI)	SBK, SSP

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2021

Superbike

1	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
2	Kohta Nozane (J)	GRT Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
7	Chaz Davies (GB)	Team Goeleven	Ducati Panigale V4 R
19	Álvaro Bautista (E)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
20	Sylvain Barrier (F)	Brixx Performance	Ducati Panigale V4 R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
23	Christophe Ponsson (F)	Alstare Yamaha	Yamaha YZF-R1
31	Garrett Gerloff (USA)	GRT Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
32	Isaac Viñales (E)	Orleac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-10RR
36	Leandro Mercado (RA)	MIE Racing Althea Honda Team	Honda CBR 1000 RR-R
44	Lucas Mahias (F)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-10RR
45	Scott Redding (GB)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
47	Axel Bassani (I)	Motocorsa Racing	Ducati Panigale V4 R
50	Eugene Laverty (IRL)	RC Squadra Corse	BMW S 1000 RR
53	Tito Rabat (E)	Barni Racing Team	Ducati Panigale V4 R
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Pata Yamaha with Brixx WorldSBK	Yamaha YZF-R1
55	Andrea Locatelli (I)	Pata Yamaha with Brixx WorldSBK	Yamaha YZF-R1
60	Michael van der Mark (NL)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
66	Tom Sykes (GB)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
76	Samuele Cavalieri (I)	TPR Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
84	Loris Cresson (B)	TPR Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
91	Leon Haslam (GB)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
94	Jonas Folger (D)	Bonovo MGM Racing	BMW S 1000 RR

Supersport

2	Luigi Montella (I)	Chiodo Moto Racing	Yamaha YZF R6
3	Raffaele De Rosa (I)	Orleac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-6R
4	Steven Odendaal (ZA)	Evan Bros. WorldSSP Team	Yamaha YZF R6
5	Philipp Öttl (D)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
6	Maria Herrera (E)	Biblion Iberica Yamaha MotoXracing	Yamaha YZF R6
16	Jules Cluzel (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
19	Pawel Szkopek (PL)	Yamaha MS Racing	Yamaha YZF R6
21	Randy Krummenacher (CH)	EAB Racing Team	Yamaha YZF R6
22	Federico Fuligni (I)	VFT Racing	Yamaha YZF R6
23	Davide Pizzoli (I)	VFT Racing	Yamaha YZF R6
24	Leonardo Taccini (I)	Orleac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-6R
29	Luca Bernardi (RSM)	CM Racing	Yamaha YZF R6
34	Kevin Manfredi (I)	Alto Racing Team	Yamaha YZF R6
36	Thomas Gradinger (A)	DK Motorsport	Yamaha YZF R6
38	Hannes Soomer (EST)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
42	Stéphane Frossard (CH)	Moto Team Jura Vitesse	Yamaha YZF R6
45	Shogo Kawasaki (J)	G.A.P. Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki ZX-6R
55	Galang Hendra Pratama (RI)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF R6
56	Péter Sebestyén (H)	Racing Team Hungary	Yamaha YZF R6
61	Can Alexander Öncü (TR)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
66	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta Corse Clienti	MV Agusta F3 675
70	Marc Alcoba (E)	Yamaha MS Racing	Yamaha YZF R6
71	Christoffer Bergman (S)	Wójcik Racing Team	Yamaha YZF R6
77	Dominique Aegerter (CH)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF R6
81	Manuel Gonzales (E)	Yamaha ParinGO Team	Yamaha YZF R6
84	Michel Fabrizio (I)	G.A.P. Motozoo Racing by Puccetti	Kawasaki ZX-6R
94	Federico Caricasulo (I)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
95	Vertti Takala (FIN)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
99	Danny Webb (GB)	WRP Wepol Racing	Yamaha YZF R6

Die Leistungsdichte in allen Klassen lässt eine Schlacht um die Spitze vermuten

EISELE

Volle Packung

Die IDM-Fangemeinde ist stark gewachsen, doch zum Saisonauftakt in Oschersleben darf sie aus Corona-Gründen nicht vor Ort sein. Deshalb werden die Rennen per Livestream ins heimische Wohnzimmer übertragen. Deutschlands höchste Straßenrennsport-Serie hat auf und neben der Strecke erneut an Popularität zugelegt.

Von: **Anke Wieczorek**

Durch dieses elende Virus namens COVID-19 wurde das weltweite Gefüge ausgehebelt. Den Steilflug der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft wird es trotzdem nicht aufhalten, auch wenn es die ersten beiden Veranstaltungen der Saison 2021 verhindert hat. An Oschersleben scheitert es. In der Motorsport Arena Oschersleben findet am kommenden Wochenende endgültig der Auftakt statt. Und damit werden endlich die Karten offengelegt, was bei den Wintertests wirklich herausgekommen ist. Statt Reden zählt Leistung. Fahrer aus 17 Ländern sind am Start.

In der Superbike-Klasse haben 25 Teilnehmer eine Nennung für die komplette Saison abgegeben. Ein Drittel davon fährt BMW, aufgeteilt in die Varianten S und M. Mit der brandneuen M 1000 RR hat die Marke noch mehr Elektronik und eine geänderte Umlenkung an den Start gebracht. Die Hebelkinematik wurde im Vergleich zur bekannten S 1000 RR (K67) erheblich raffinierter. Statt der 87,5-mm-Verstellstrebe arbeitet in der neuen „M" eine aus Aluminium gefräste Exzenterstrebe mit einer Ausgangslänge von 78 mm. Dieser Umstand beschert BMW einen gravierenden Vorteil. Im Genuss der M 1000 RR sind vorerst der zweifache IDM-Superbike-Titelträger Ilya Mikhalchik sowie der ebenfalls zu den Favoriten zählende Florian Alt, Toni Finsterbusch, Lucy Glöckner, Kamil Krzemien, Bartlomiej Lewandowski und Marc Neumann. Was nicht heißt, dass die S-1000-RR-Fahrer keine Chance haben. Interessant dürfte der Einstieg des Kiefer-Racing-Teams in die Königsklasse werden.

Technisch aufgerüstet hat auch Kawasaki. Die ZX-10 R wurde elektronisch aufgepeppt und der Franzose Valentin Debise soll es an der Spitze richten. Ob der 29-Jährige allerdings schon in Oschersleben mit dem brandneuen Superbike auftaucht, dahinter steht ein großes Fragezeichen. Es ist zwar fertig, aber das Team war damit noch nicht testen. Fakt ist nur, dass Debise in der IDM auf keinen Fall einen Durchmarsch wie in der Französischen Meisterschaft haben wird, in der er schon zwei Doppelsiege geholt hat. Da ist sich Teamchef Emil Weber todsicher. Zweiter „Grüner" und Rookie im Feld ist der letztjährige ProSuperstock-Sieger Nico Thöni, dessen alte Kollegen im Rahmenprogramm starten.

Bei Honda konzentriert sich alles auf einen einzigen Mann: Alessandro Polita. Der Italiener strotzt vor Kampfgeist und hat mit der CBR 1000 RR-R eine Menge Potenzial unter sich.

Der Titelkampf geht nicht zuletzt über Yamaha. Meister Jonas Folger fährt mittlerweile in der Superbike-WM. Nun wittern Dominic Schmitter, Bastien Mackels, Vladimir Leonov, Bastien Mackels und Marc Moser ihre erhöhte Chance für Podiumsplätze. Dazu hat sich das Personalkarussell ordentlich gedreht.



DINO EISELE

Nicht verpassen: Livetiming und Livestream unter www.idm.de

Slicks und Einheitselektronik

Neu in der IDM Supersport 600 ist, dass erstmals Slicks statt profilierter Trockenreifen zugelassen sind. Das gilt auch in der insgesamt kostengünstigeren Superstock-Klasse. Weil sie trotzdem nur noch wenige Anhänger hat, wird diese 2021 aber nicht mehr mit dem IDM-Prädikat versehen, sondern als Cup ausgetragen. In der IDM Supersport 600 ist der Nervenkitzel vorprogrammiert. Noch nie war die Leistungsdichte so hoch.

In der knallharten Nachwuchsklasse IDM Supersport 300 wird die schon vor zwei Jahren angedachte Einheitselektronik von Solo Engineering eingeführt, die auch in der WM eingesetzt wird. ■


Florian Alt mit der BMW M 1000 R bei der Testfahrt im Motorland Aragón

WILBERS

IDM Superbike/Endurance-WM

Terminkollision mit Folgen

Florian Alt gilt als einer der IDM-Titelfavoriten, ist aber auch Teil der weiteren Zukunftsplanung des Wilbers-BMW-Racing-Teams, und so hat bei einer Terminkollision die Endurance-WM Vorrang vor der IDM.

Von: **Anke Wieczorek**

Am Wochenende startet die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft in Oschersleben in die Saison 2021. Das ist auch der Termin, an dem Florian Alt vom Wilbers-BMW-Racing-Team in den Titelkampf in der IDM Superbike 1000 zieht. Jeder einzelne Meisterschaftspunkt ist für Alt wichtig. Trotzdem wird der 24-Jährige schon bei der darauffolgenden Veranstaltung im tschechischen Most fehlen und nimmt stattdessen am 24h-Rennen von Le Mans teil. Hintergrund ist ein Zukunfts-Deal in der Endurance-Weltmeisterschaft.

Durch die Terminkollision des kürzlich verschobenen Le-Mans-Events mit der IDM in Most ist das Wilbers-BMW-Racing-Team in die Zwickmühle geraten. Der zur Langstrecken-Weltmeisterschaft zählende Klassiker wird ebenfalls am dritten Juniwochenende ausgetragen. Florian Alt ist für beide Serien gesetzt. Wo aber soll er nun fahren? Teamchef Benny Wilbers hat dafür eine pragmatische Lösung gefunden. Er sagt: „Hinter der Veranstaltung in Most steht ein großes Fragezeichen. Tschechien ist momentan als Risikogebiet eingestuft und es besteht eine Reisewarnung. Le Mans ist als Zielort für uns die sicherere Variante, und Florian Alt wird in Frankreich starten."

Wilbers hat sich vor der Entscheidung mit Werner Daemen, dem Teamchef des EGS-alpha-Van Zon-BMW-Teams, verständigt. Auch der Belgier wird mit Ilya Mikhalchik seinen IDM-Superbike-Titelkandidaten in den 24h-Kampf schicken. Wilbers und Daemen planen für die Zukunft eine engere Zusammenarbeit in der Endurance-WM. An den Details wird bereits gefeilt.

„Natürlich riskieren wir mit dem Deal unsere Titelchancen im IDM-Titelkampf", weiß Wilbers, „und es tut uns auch für die Konkurrenz leid, in Most zwei Spitzenfahrer aus der Königsklasse zu nehmen, aber als Teams fehlen wir nicht völlig. Für Wilbers-BMW-Racing wird auf jeden Fall Nachwuchsmann Marco Fetz am Start sein. Sollte die Veranstaltung in Tschechien wegen der COVID-19-Situation abgesagt werden, löst sich alles in Luft auf. Ansonsten kämpfen Alt und Mikhalchik später unter gleichen Bedingungen weiter um die IDM-Superbike-1000-Krone." ■



ALT

Florian Alt: Auf zwei Hochzeiten

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Die Wochenenden 2021 werden etwas anders gestaltet als bisher. Am Freitag bekommt jede Klasse je zwei freie Trainings, die Superbike-WM am Samstagmorgen ein drittes. Dann folgen die Superpole-Sitzungen und jeweils das erste Rennen jeder Klasse. Am Sonntag folgen nach den Warm-ups das Superpole-Race der Superbike-WM, das zweite Supersport-Rennen, das zweite Superbike-WM-Rennen, und das Rennwochenende wird um 15.15 vom zweiten Rennen der Supersport300 abgeschlossen.

SUPERSPORT300-WM
42 Fahrer aus 14 europäischen, südamerikanischen, afrikanischen und ozeanischen Ländern sind fix für die Supersport300-WM akzeptiert worden. Das Traurige: Kein Einziger aus den deutschsprachigen Ländern ist dabei. Auch die kleinste und billigste seriennahe Klasse ist mittlerweile von den Nachwuchsorganisationen dermaßen professionalisiert worden, dazu konnte die KTM RC 390 unter dem geltenden Regelwerk nicht mithalten, sodass sich auch das rührige Freudenberg-Team gegen eine Teilnahme entschlossen hat. Ex-Weltmeisterin Ana Carrasco will mit ihrem Landsmann Marc García um den Titel kämpfen, dazu hat der Vater von Maverick Viñales eine starke Truppe mit Yamaha aufgebaut.

STRASSENSPORT
Der DDR-Motorradrennfahrer Peter Müller ist 82-jährig im thüringischen Lucka verstorben. Ausschließlich in der 50-ccm-Klasse aktiv, gewann Müller 1969 und 1970 den DDR-Pokal der Ausweisklasse. 1979 und 1980 wurde Müller jeweils DDR-Vizemeister mit der von ihm selbst getunten Kreidler-Rennmaschine. Später war er ein gern gesehener Gast bei Classic-Veranstaltungen in ganz Europa.

JM RACING

Henry Jacobi: Keine Angst vor großen Namen

Weg zur Weltspitze

Die Erfolge von Ken Roczen und Max Nagl in der Motocross-WM sind Geschichte. In weniger als einem Monat beginnt der Titelkampf 2021. Können die Deutschen um Henry Jacobi mitmischen? MSa analysiert.

Von: **Frank Quatember**

Beim bevorstehenden Beginn der MXGP-WM 2021 wird auch eine Handvoll deutscher Piloten am Start sein, die seit Monaten wegen der Corona-Pandemie ins Ungewisse trainieren und die Rückkehr in das Renngeschehen kaum noch erwarten können. Sechs Fahrer werden in WM und EM an den Start gehen, deren bisherige Vorbereitung komplett unterschiedlich verlief.

Der Thüringer Henry Jacobi ergatterte überraschend einen der begehrten WM-Plätze im Honda-Team des belgischen Weltmeisters Jacky Martens. Jacobi, der nahe des belgischen Lommel lebt und in der Topklasse MXGP startet, fuhr bislang noch kein Rennen in diesem Jahr.

Jacobi: Respekt ablegen

Trotzdem war der 24-jährige Bad Sulzaer alles andere als faul: „Ich habe in den vergangenen Wochen sehr viel in Holland und Belgien im Sand trainiert und bin bereit für die Rennen. Letzte Saison war ich ein wenig zu sehr eingeschüchtert von den großen Namen in der MXGP-Kategorie. Das muss sich ändern. Ich will den Kampf gegen diese Jungs annehmen und schauen, wie ich mich steigern kann." Bleibt Jacobi verletzungsfrei und schafft es, seinen Respekt im zweiten Jahr bei den Big Bikes abzulegen, kann er für die eine oder andere Überraschung sorgen.

Sein bester Kumpel im Paddock ist der zweite Thüringer Tom Koch (23). Der Hobby-Golfer mit dem 54er-Handicap hat in diesem Jahr ein neues Team gefunden und arbeitet nun mit KTM-Urgestein Herbert Kosak zusammen. „Anfang März bin ich die drei Rennen in der internationalen italienischen Meisterschaft mitgefahren und hab mich gut gefühlt", betont Koch. „Trotz des großen Breaks bis jetzt denke ich, dass ich in Topverfassung beim ersten Rennen sein werde. Aber es ist schon eine Herausforderung, das Training richtig einzuteilen, um mein Niveau hochzuhalten. Der Teamwechsel zu Kosak KTM ist definitiv eine neue Motivation für mich."

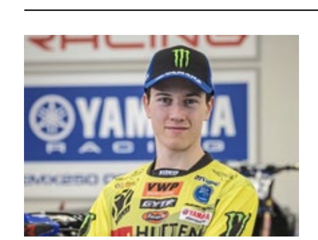
Längenfelder: Mehr Speed

Beim noch jungen GasGas Factory MX2-Team unter dem Kölner Teamchef Justin Amian ist der 17-jährige Simon Längenfelder aus Hof einer der großen Hoffnungsträger. Der Franke steht nach seinem Kreuzbandriss 2020 längst wieder im vollen Saft und



29 Henry Jacobi

Geburtstag: 29. Oktober 1996
Geburtsort: Bad Sulza (D)
Motorrad: Honda CRF 450R
Team: JM Racing Honda
Meisterschaft 2021: MXGP-WM



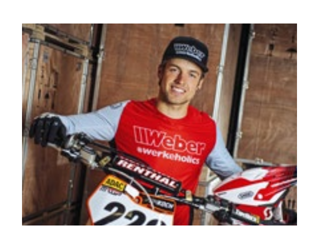
104 Jeremy Sydow

Geburtstag: 22. Mai 2000
Geburtsort: Chemnitz (D)
Motorrad: Yamaha YZ 250F
Team: Hutten Metaal Yamaha Racing
Meisterschaft 2021: EMX 250



516 Simon Längenfelder

Geburtstag: 27. März 2004
Geburtsort: Hof (D)
Motorrad: GasGas MC 250F
Team: DIGA Pro Cross GasGas Factory Racing
Meisterschaft 2021: MX2-WM



226 Tom Koch

Geburtstag: 26. Februar 1998
Geburtsort: Wormstedt (D)
Motorrad: KTM SXF 450
Team: Kosak KTM Racing
Meisterschaft 2021: MXGP-WM


HUTTEN METAAL YAMAHA RACING

Jeremy Sydow: Schlüsselbein gebrochen


DIGA PROCROSS

Simon Längenfelder: Mit 17 großer Hoffnungsträger

ließ beim ersten Rennen Anfang Mai in Montevarchi aufhorchen. „Nach der langen Rennpause war ich sehr happy über das Rennen in Italien. Ich hatte jeweils gute Starts und konnte mit dem 1-2 Resultat den Tagessieg holen“, freut sich Längenfelder. „Diesen Winter war meine Vorbereitung sehr gut. Ich habe schnell ein gutes Setup gefunden und hatte so schnell ein super Gefühl auf dem Motorrad. Deshalb konnte ich auch meinen Speed allgemein erhöhen. Natürlich hilft auch das Training mit Joel Smets! Aktuell habe ich noch ein Rennen in Uddevalla auf dem Programm, die Strecke kenne und mag ich.“

Jeremy Sydow ist zwar in dieser Saison nicht mehr Teamkollege von Längenfelder, doch im niederländischen Team Hutten Metaal Yamaha Racing ist der junge Sachse bestens aufgehoben. Die Generalprobe Ende März auf Sardinien war aber noch nicht gelungen. „Das Rennen lief nicht perfekt nach einem Startcrash im ersten Lauf, bei dem mein Kupplungshebel abbrach und ich dadurch das Superfinale verfehlte“, schilderte der 20-Jährige seinen Start. Es kam aber noch schlimmer: Letzten Samstag brach sich Sydow beim Open-Race in Uddevalla (Schweden) ein Schlüsselbein. Ob er beim EMX-250-Saisonstart am 26. Juni in Matterley Basin dabei sein kann, ist fraglich. Für Sydow änderte sich alles: Neues Team, neues Motorrad, neue Trainer, neuer Mechaniker. „Mein Gefühl ist sehr positiv, ich fühle mich top aufgehoben im neuen Team. Ich denke, ich habe über den Winter bis jetzt noch mal einen guten Schritt vorwärts gemacht und will das zeigen.“ Sydow wird alles versuchen, um um den Titel mitzukämpfen.

Spies: Noch kein Vollgas

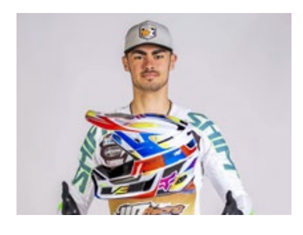
Großes hat auch Max Spies (17) vor, der 2019 beim Team Maddii Racing Husqvarna Factory unterschrieb. Mittlerweile hat das Team von Corrado Maddii zum italienischen Hersteller Fantic gewechselt und überraschte bei seinen Auftritten in den letzten Wochen äußerst positiv. „Ich bin bisher sechs Rennen in Italien gegen starke Konkurrenz gefahren, fast alle auf Hartboden“, listete der Brandenburger auf. „Ich bin von Woche zu Woche schneller geworden, Vollgas ist es aber noch nicht. Die harte Trainingsphase für mich in Vorbereitung auf England beginnt jetzt. Ich werde in der EMX 250 starten und freue mich schon auf das Heimrennen in Teutschenthal und dann auch hoffentlich auf die Fans.“

Last but not least der Bayer Lion Florian. Der 19-jährige Erdinger, 2020 Zweiter im ADAC Youngster Cup, wählte einen ungewöhnlichen Weg in die WM. Nach dem Ausstieg eines Sponsors sammelte der KTM-Pilot per Crowdfunding 35 000 Euro, die den Start in der MX2-WM ermöglichen. Seit Anfang April trainiert Florian auf der 250er KTM und hat große Ziele. „Es ist ein großer Sprung“, so der Teenager. „2021 wird für mich das entscheidende Jahr, und ich möchte die Chance nutzen. Ich will bei allen europäischen WM-Läufen starten und peile auf jeden Fall auch die Top 10 an.“ ■



211 Maximilian Spies

Geburtstag: 27. Februar 2004
Geburtsort: Ortrand (D)
Motorrad: Fantic XX 250
Team: Fantic Factory Team Maddii
Meisterschaft 2021: EMX 250



239 Lion Florian

Geburtstag: 9. September 2001
Geburtsort: München (D)
Motorrad: KTM 250 SX-F
Team: WZ KTM Racing
Meisterschaft 2021: MX2-WM


BAUERSCHMIDT

Tom Koch: Motivation hochhalten

NACHRICHTEN

PABLO QUINTANILLA WECHSELT ZU HRC

Vor wenigen Wochen hatte KTM den Wechsel des aktuellen Dakar-Siegers Kevin Benavides von Honda nach Mattighofen gemeldet. Jetzt kam der Bumerang von HRC, die die letzten beiden Dakar-Rallyes mit Ricky Brabec und Benavides gewonnen haben: Das Monster Energy Honda Team verpflichtete den Chilenen Pablo Quintanilla (zuletzt Husqvarna) für die Cross-Country-WM und die Dakar 2022. Der 34-Jährige, der bei der Dakar 2020 Zweiter und 2016 und 2017 Cross-Country-Weltmeister wurde, begann 2013 seine Karriere mit Honda.

HRC-SIEG BEI ANDALUSIEN-RALLYE

Letzte Woche standen bei der über vier Etappen gehenden Andalusien-Rallye zwei Fahrer des Honda-Werksteams auf dem Podium: Home-Rider Joan Barreda siegte vor Sherco-Pilot Lorenzo Santolino. Bei seinem ersten HRC-Einsatz gewann Pablo Quintanilla die letzte Etappe und wurde Gesamt-Dritter. Der Deutsch-Portugiese Sebastian Bühler (Hero) kam auf Rang 8. Bei der zeitgleich stattfindenden Sonora-Rallye in Mexiko waren die anderen beiden HRC-Rallyefahrer erfolgreich: Ricky Brabec (USA) siegte vor seinem Landsmann Skyler Howes (Husqvarna) und seinem chilenischen Honda-Teamkollegen Jose Cornejo.

DAKAR 2022 WIEDER IN SAUDI-ARABIEN

Die anspruchsvollste aller Wüsten-Rallyes, die „Dakar“, wird auch im nächsten Jahr exklusiv im Königreich Saudi-Arabien gefahren. Damit sind Pläne, in Nachbarländer abzubiegen, fürs Erste vom Tisch. Die Rallye startet am 2. Januar 2022 in Ha’il und endet am 14. Januar in Jeddah. Ruhetag wird am 8. Januar in der Hauptstadt Riad sein. Die Route enthält deutlich mehr Sand- und Dünen-Anteile als in den Vorjahren.



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



DB9 Coupé, EZ 04.2015, 25208 km, Onyx Black, Leder Obsidian Black, Vollausstattung, 1. Hand, Hauspreis: 99.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078 Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

Audi



Suche Urquattro Bj. 80/81 + 20V. Tel. 0171-8383093

BMW



1999/2002 BMW Z8, max. 40000 km, nur top … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



735i, 1. Hd., deutsch, Traumzustand, Bj. 01/97, 143000 km, Leder, Klima, SD, Tel., Scheckh., 19.900,- €. Tel. 0160/1472336

Ferrari



2018 Ferrari 488 Spider 70th Anni, erst 360 km! Film auf Cargold YouTube! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Kia



Stinger GT 3.3, 59000 km, 272 kW (370 PS), weiß, Klima, 34.480,- €, 8-fach Bereifung, unfallfrei, Nichtraucherfahrzeug. Chiffre 3680549

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56431

Lamborghini



1966/75 Lambo Miura, mit Historie … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Mercedes



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56417



Suche Mercedes bis Bj. 86 Strich 8 oder 123. Auch 2-Türer oder Cabrio. Keine S Klasse! Auch ein 500 E oder 320 E der 124 Baureihe wäre schön. Ich bin ein Privatmann und sichere Ihnen eine angenehme und seriöse Abwicklung zu. landwehr_gerhard@hotmail.com Tel. 0172/5431919

Suche 300 SL Bj. 86-89. Tel. 0171-8383093

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



SLR McLaren, 2006, orig. 21550 km, 2. Hd., 460 kW (625 PS), blau-met./Leder braun, top-orig., 255.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56424



Mercedes Benz SLS AMG 63, 2011, erste Hand, Scheckheft, 571 PS, magno allanit grau, innen schwarz, 60000 km, ein Stück Automobilgeschichte. ADAC Gutachten, Preis: 179.000,-. 50858 Köln, 0178/6237546

Nissan



GT-R black edition, 69000 km, 382 kW (519 PS), silber, Klima, VB 50.000,- €. 57330 Molvange, Tel. 00352/621152902

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 56435

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-2550

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. …
70162 Stuttgart



Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Garagentoröffner HomeLink
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



2010 Porsche 997 GT2 RS, mit sehr geringer Laufleistung ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com



Beratung - Verkauf - Service



Lütticke *motorsport*
02354-7046993
www.lms-racing.com

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H







www.berlin-tuning.com H





>>>Das exklusive Understatement<<<
Wir beraten Sie gerne:
www.feine-cabrios.de
info@feine-cabrios.de
FON: +49-8453-347467 H









Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 23/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



Überraschung für Walter Röhrl: Porsche hat den 924 GTS Rallye von 1981 restauriert und mit seinem alten Piloten vereint

MSa oder VMSa?

Diskussion über Elektro-Sport
MSa 21/2021

Belustigt lese ich die Leserbriefe in Ausgabe 21/2021. Lasst euch bitte nicht beirren und berichtet gewohnt weiter über E-Rennserien! Ich finde die Entwicklung spannend. Vor allem auch im Zweiradbereich. Trial- oder MX-Events werden häufig in der Nähe von Ortschaften durchgeführt. Die Geräuschreduktion wird die Akzeptanz extrem erhöhen. Dass Elektro-Sport nicht in MSa gehört, ist lächerlich. Es geht um Motorsport und nicht um Verbrennungsmotorsport. Ihr wollt euch ja sicher nicht in VMSa umbenennen. Bleibt stabil!

Mathias Brunner
D-22117 Hamburg

Ich beobachte die Formel E stets mit einem Schmunzeln. Rennautos sollten meiner Meinung nach immer ausreichend Energie bis zur Zielflagge mitführen. Auch über künstliche Spannung durch die Rennleitung brauchen wir nicht zu diskutieren. Jedoch stellt sich die Frage, ob es die Formel 1 in ihrer jetzigen Form in zehn Jahren noch geben wird. Oder wie das Format nach 2030 aussehen könnte. Ich befürchte, dass die Sponsoren künftig noch mehr überlegen, wo sie für ihre Produkte im Motorsport werben. Die „alte“ Automobilindustrie steht vor ihrer größten Herausforderung im Kampf gegen die neuen Teslas dieser Welt. Und nicht zuletzt ist das Konzept mit Rennen in den Innenstädten echt pfiffig. Es bleibt spannend, ob der Motorsport in der CO_2-freien Zeit überhaupt noch stattfinden wird.

Jürgen Parstorfer
D-02906 Niesky

Keine Diskussion

Streit über Tracklimits
MSa 21/2021

Was ist am Thema Tracklimits so schwer zu verstehen? Die Kerbs stellen die Streckenbegrenzung dar. Das Überfahren mit allen vier Rädern ist somit Verlassen der Strecke und wird mit einer Fünf-Sekunden-Strafe geahndet. Egal ob mit oder ohne Zeitvorteil. Diese Regel ist für alle gleich. Würde das Räubern über die Randsteine die Autos mehr belasten, gäbe es keine Diskussion.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

02. Juni: Freies Fahren Motorsport Arena Oschersleben (Pkw/Bikes)

28. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

06. Juli: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Donnerstag, 20. Mai		
09.40	Formel 2 Monte Carlo, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Monte Carlo, FP1 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.25	Formel 1 Monte Carlo, FP1 **LIVE**	Servus TV A**
13.15	Formel 2 Monte Carlo, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	Formel 1 Monte Carlo, FP2 **LIVE**	Sky Sport F1*
14.55	Formel 1 Monte Carlo, FP2 **LIVE**	Servus TV A**
Freitag, 21. Mai		
11.35	Formel 2 Monte Carlo, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 22. Mai		
08.10	Formel 2 Monte Carlo, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.45	Formel 1 Monte Carlo, FP3 **LIVE**	Sky Sport F1*
11.55	Formel 1 Monte Carlo, FP3 **LIVE**	Servus TV A**
ca. 13.45	Superbike-WM Aragón, 1. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES2*
14.30	Formel 1 Monte Carlo, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
14.40	Formel 1 Monte Carlo, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
14.55	Formel 1 Monte Carlo, Qualifying **LIVE**	SRF 2
17.00	Formel 2 Monte Carlo, 3. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
18.00	IndyCar, Indianapolis-500-Quali **LIVE**	Motorvision TV*
18.30	F1 Monaco, Qualifying (Zus., Wh. 21.00)	Sky Sport News
Sonntag, 23. Mai		
10.15	Porsche Supercup, Monaco **LIVE**	Eurosport 1
10.20	Porsche Supercup, Monaco **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 13.00	Superbike-WM Aragón, SP Race (Aufz.)	Servus/ES 2*
13.30	F1 Monte Carlo, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky*/Serv. A**
ca. 13.45	Superbike-WM Aragón, 2. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES2*
14.35	F1 Monte Carlo, Vorber. & Rennen **LIVE**	SRF 2
14.55	Rallye-WM Portugal, Power Stage **LIVE**	Servus TV D**
15.00	Supersport-WM Aragón, Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
19.00	F1 Monaco, Rennen (Zus., Wh. 21.15)	Sky Sport News
20.00	NASCAR Cup Series, Austin **LIVE**	Motorvision TV*
23.30	Rallye-WM Portugal, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Samstag, 22. Mai / Sonntag, 23. Mai		
–––	IDM Oschersleben, alle Rennen **LIVE**	www.idm.de
Freitag, 21. Mai		
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 1. Tag	redbull.tv
Samstag, 22. Mai		
ca. 08.45	12h Hockenheim, Qualifying **LIVE**	24hseries.com
ca. 13.15	12h Hockenheim, Rennen 1. Teil **LIVE**	24hseries.com
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 2. Tag	redbull.tv
Sonntag, 23. Mai		
ca. 14.15	12h Hockenheim, Rennen 2. Teil **LIVE**	24hseries.com
23.00	Rallye-WM Portugal, Highlights 3. Tag	redbull.tv

*kostenpflichtig **D = nur in Deutschland, A = nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
20.–23.05.	Rallye-WM, Portugal	P
22./23.05.	24h Series, 12h-Rennen Hockenheim	D
23.05.	Formel 1, Monte Carlo (+ F2/Supercup)	MC
22./23.05.	NASCAR Xfinity/Truck/Cup Series, Austin	USA
Motorrad		
21.05.	Speedway Landshut - Opole, 2. poln. Liga	D
22.05.	Speedway U19-EM Semifinale, Nagyhalasz	H
22.05.	Speedway-EM Challenge, Pardubice	CZ
22./23.05.	Superbike-/Supersport-WM, Aragón	E
22./23.05.	IDM, Oschersleben	D

Vorschau



RED BULL

Formel 1 GP Monaco: Nach einem Jahr Pause geht's wieder rund im Fürstentum



RED BULL

Rallye-WM Portugal: Die erste heiße Schotter-Schlacht des Jahres



WORLDSBK

In Aragón startet die Superbike-WM-Saison 2021. Wer kann Rea herausfordern?



EISELE

Auch die IDM beginnt: Wer wird Nachfolger von Überflieger Jonas Folger?



POWERED BY



INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT

TERMINE 2021

21.05.-23.05. Motorsportarena Oschersleben
11.06.-13.06. Autodrom Most
16.07.-18.07. Int. ADAC Truck-Grand-Prix*
23.07.-25.07. Schleizer Dreieck
13.08.-15.08. TT Circuit Assen
27.08.-29.08. Red Bull Ring
24.09.-26.09. Hockenheimring

*(SBK 1000)

Alle Rennen hautnah im Livestream miterleben auf **www.idm.de/live**



































